



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 147]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अगस्त 29, 2008/भाद्र 7, 1930

No. 147]

NEW DELHI, FRIDAY, AUGUST 29, 2008/BHADRA 7, 1930

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 26 अगस्त, 2008

सं. टीएएमपी/15/2006-टीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, तृतीकोरन पत्तन न्यास (टीपीटी) से प्राप्त इसके दरों के मान के सामान्य संशोधन हेतु प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

माधला सं. टीएएमपी/15/2006-टीपीटी

तृतीकोरन पत्तन न्यास (टीपीटी)

.....आवेदक

आदेश

(जुलाई, 2008 के 14वें दिन पारित किया गया)

यह मामला तृतीकोरन पत्तन न्यास से इसके दरों के मान के सामान्य संशोधन हेतु प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है। टीपीटी ने अपने दरों के मान (एसओआर) के संशोधन हेतु पहले फरवरी, 2006 में और फिर 23 जून, 2006 को एक अन्य प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। लेकिन, ये दोनों प्रस्ताव पूर्ण नहीं पाए गए थे। तृतीकोरन पत्तन न्यास ने अन्य प्रस्ताव प्रस्तुत किया था, परंतु पत्तन द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण संशोधित प्रपत्र के अनुसार नहीं थे। बाद में टीपीटी ने निर्धारित प्रपत्रों में एक व्यापक प्रस्ताव प्रस्तुत किया था।

2.1. तृतीकोरन पत्तन न्यास (टीपीटी) का दरों का मान पिछली बार इस प्राधिकरण द्वारा भारत के राजपत्र में 4 अक्तूबर, 2002 को अधिसूचित किया गया था। दो वर्षीय प्रशुल्क वैधता चक्र का अनुसरण करते हुए टीपीटी के दरों के मान को अक्तूबर, 2004 में समीक्षा की जानी अपेक्षित थी।

2.2. पत्तन के अक्षरोष पर, टीपीटी के मौजूदा दरों के मान की वैधता दिनांक 15 मार्च, 2005 और 30 अगस्त, 2005 के आदेश द्वारा दो बार बढ़ाई गई थी। मौजूदा दरों के मान की वैधता का विस्तार टीपीटी को अपने दरों के मान के सामान्य संशोधन हेतु अपना प्रस्ताव 31 दिसम्बर, 2005 तक अक्षुण्ण करने के विशिष्ट परामर्श के साथ 31 मार्च, 2006 तक के लिए प्रदान किया गया था।

2.3. टीपीटी ने सितम्बर, 2006 में सूचित किया था कि पत्तन प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता प्रतिनिधियों के साथ हुई चर्चा के आधार पर प्रस्ताव की पुनः जाँच करना चाहता है और संशोधन प्रस्ताव 15 सितम्बर, 2006 तक प्रस्तुत करने के लिए सहमत है। इस प्राधिकरण ने टीपीटी के अपने दरों के मान की वैधता को 31 मार्च, 2007 तक आगे बढ़ाने के लिए दिनांक 28 सितम्बर, 2006 के आदेश द्वारा विस्तार प्रदान कर दिया था। विस्तार का अनुमोदन करते समय इस प्राधिकरण ने निर्देश किया था कि पत्तन के वास्तविक और वित्तीय कार्यनिष्पादन की पिछले प्रशुल्क आदेश में शामिल अनुमानों के संदर्भ में समीक्षा की जाएगी और अविशेष, यदि कोई है, उसे संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार अगली प्रशुल्क वैधता अवधि में प्रतिसंतुलित किया जाएगा। यह भी उल्लेख किया गया था कि अक्तूबर, 2004 से दरों के मान के अंतिमीकरण तक की अवधि के लिए तृतीकोरन पत्तन न्यास के पास अर्जित संपूर्ण अतिरिक्त अधिशेष को भी अगली प्रशुल्क वैधता अवधि में प्रतिसंतुलित किया जाएगा।

3. इस पृष्ठभूमि में, टीपीटी ने अपने दरों के मान के सामान्य संशोधन हेतु अपने दिनांक 26 दिसम्बर, 2006 और शून्य जनवरी, 2007 के पत्रों द्वारा एक व्यापक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इस प्रस्ताव की मुख्य-मुख्य बातें निम्नलिखित हैं -

(क) लागत विवरण

(i) इस परियोजना हेतु लिये गए जपानी येन ऋण का भुगतान करने के लिए निधियों को निकालने को दसूल करने हेतु भूजीगत निष्कर्षण के लिए विशेष दर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की गई थी। इस ऋण का अंशतः पत्तन के स्वयं के संसाधनों से और अंशतः जनवरी, 2005 के दौरान आईडीबीआई से 182.07 करोड़ रुपये का नया ऋण प्राप्त करके परिसमापन कर दिया गया है। इसलिए, इसने निष्कर्षण लेवी को बुनियादी पोत-संबद्ध प्रभागों के साथ मिलाने का प्रस्ताव किया है।

(ii) टीपीटी द्वारा वर्ष 2005-06 के लिए प्रदस्तन किया गया वास्तविक यातायात और वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए पूर्वानुमान नीचे दिए गए हैं :-

वर्ष	मिलियन मी०टन यातायात (एमएमटी)
2005-06 (वास्तविक)	17.14
2006-07 (ब०अ०)	17.26
2007-08 (सं०अ०)	18.35
2008-09 (अनुमानित)	19.46
2009-10 (अनुमानित)	25.36

(iii) इसने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान क्रमशः 58.29 करोड़ रुपये, 208 करोड़ रुपये और 524.25 करोड़ रुपये का अतिरिक्त निवेश करने का प्रस्ताव किया है।

(iv) इसने आय अनुमान में मार्शल यार्ड प्रभागों को शामिल किया है, जिसके लिए पत्तन ने एक अलग प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इसी प्रकार, टीपीटी द्वारा प्रस्तुत अलग प्रस्ताव के आधार पर दसूल किए जाने वाले प्रस्तावित विद्युत प्रभाग पर ऊपर लागत को इस प्रशुल्क संशोधन कार्यवाई में शामिल नहीं किया गया है।

- (v) टीपीटी ने निम्न अधिशेष/घाटे की स्थिति का आकलन करते समय बीमांकिक मूल्यांकन के अनुसार पेशन निधि देयता में कमी को पूरा करने के लिए वर्ष 2008-07 से 2009-10 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए 808 करोड़ रुपये के पेशन निधि घाटे को शामिल किया है।
- (vi) पीएसए सिकस से प्राप्त/प्राप्य रेंटल्टी का 60% वर्ष 2004-05 से आगे के लिए राजस्व के रूप में शामिल किया गया है।
- (vii) टीपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणों और कार्यकलाप/उप-कार्यकलापवार लागत विवरणों द्वारा प्रदर्शित निम्न अधिशेष/घाटे की स्थिति (निकाषण यदक सहित) नीचे सारिका में दी गई है

(लाख रुपये)

क्र०सं० विवरण	2007-08		2008-09		2009-10		तीन वर्षों के लिए कुल अधिशेष/घाटा	प्रभाजन आय के % के रूप में औसत अधिशेष/घाटा
	लाख रुपये	आय के % के रूप में अधिशेष/घाटा	लाख रुपये	आय के % के रूप में अधिशेष/घाटा	लाख रुपये	आय के % के रूप में अधिशेष/घाटा		
1. समग्र पतन	589.02	3.84%	-1321.94	-7.45%	-6800.98	-31.82%	-7533.88	-11.98%
2. कार्गो-संबद्ध कार्यकलाप	4167.40	48.63%	2983.78	30.58%	5627.14	43.81%	12758.32	41%
3. पतन एवं टॉक कार्यकलाप	-3800.91	-451.38%	-4330.78	-58.18%	-12500.24	-158.15%	-20431.91	-89.24%
4. संपदा किराया कार्यकलाप	22.53	3.84%	45.05	7.48%	72.14	11.59%	139.72	7.63%

(ख) प्रस्तावित दरों का मान

- (i) निकाषण के लिए मौजूदा विशेष दर को संबंधित बर्थों के लिए लागू बुनियादी पोत-संबद्ध प्रभारों के साथ मिलाए जाने का प्रस्ताव है।
- (ii) पतन देयताओं में 3.6% से 3.9% तक की सीमा में वृद्धि करने का प्रस्ताव है।
- (iii) संशोधित प्रमुख विमाननिर्देशों के अनुसार पायलिटेज शुल्क के तीन स्तरों किए जाने का प्रस्ताव है।
- (iv) मौजूदा सात स्तरीय संरचना की तुलना में बर्थों के प्रत्येक समूह के लिए बर्थ किराए की एकल दर किए जाने का प्रस्ताव है।
- (v) पतन ने कुछ वस्तुओं के लिए घाटशुल्क दर में 3% वृद्धि करने और कुछ अन्य वस्तुओं के लिए 15% से 42% तक वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। कोयला जेट्टी के माध्यम से प्रहस्तन किए जाने वाले कोयला और कोक के लिए 17% तथा पीओएल उत्पादों के लिए 15% वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव है।
- (vi) कुछ मर्चों को छोड़कर विलंब शुल्क, लाइसेंस (भंडारण) शुल्क और विविध प्रभारों में 3% वृद्धि करने का प्रस्ताव है। तेल प्रभारों में 100%, कृपर लाइसेंस शुल्क और फोटो परमिट जारी करने के प्रभारों में 85% से 97% वृद्धि करने का प्रस्ताव है तथा निजी कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के प्रवेश के लिए लाइसेंस शुल्क में 100% वृद्धि करने का प्रस्ताव है।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार टीपीटी का प्रस्ताव पीएसए सिकस टर्मिनल्स लि० को तथा संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को समझी अन्युक्तियों के लिए अंग्रेजित किया गया था। प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त अन्युक्तियों की प्रति पुनः जानकारी के रूप में टीपीटी को अंग्रेजित की गई थी। टीपीटी ने प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठनों की अन्युक्तियों पर अपने अवलोकन प्रस्तुत किए हैं।

5.1. प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर, तृतीकोरन पतन न्यास से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया। टीपीटी ने अपना उत्तर दे दिया है। संशोधित लागत विवरणों तथा प्रस्तुत की गई सूचना की आगे और संवीक्षा करने पर, टीपीटी को कुछ और मर्चों के संबंध में अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों तथा टीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए स्पष्टीकरणों का सार नीचे सारणीबद्ध किया गया है :-

क्र०सं० हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न

टीपीटी से प्राप्त उत्तर

- (1) शुक्ति, वर्ष 2006-07 पहले ही समाप्त हो चुका है, टीपीटी से अनुरोध किया गया है कि वह मसीदा वार्षिक लेखों पर आधारित वर्ष 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों के साथ लागत विवरण को अद्यतन करे।
- टीपीटी ने वर्ष 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों से अद्यतन किए गए संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत कर दिए हैं। इसने क्रियाकलापवार/उप-क्रियाकलापवार लागत विवरण भी प्रस्तुत कर दिए हैं।
- (2) (i) टीपीटी ने वर्तमान प्रस्ताव में पूर्णगत तलकाषण उद्ग्रहण को आधारीक यान संबंधित प्रभारों के साथ विलय करने का प्रस्ताव करके नियोजित पूर्वी में तलकाषण परियोजना के लिए
- जापान बैंक फार इंटरनेशनल को-आपरेशन से प्राप्त पूर्ववर्ती ऋण को अंशतः पतन के अपने स्वयं के संसाधनों से (47.58 करोड़ रुपये) तथा आईडीबीआई से 182.07 करोड़ रुपये का नया ऋण प्राप्त करके, जिसे

उपगत पूंजीव्यय को भी शामिल किया है तथा उसपर प्रतिफल का दावा किया है जो अभी तक टीपीटी द्वारा अनुरक्षित तर्क में एक परिवर्तन है। पूंजीगत तलकर्मण लागत पर दावा किया गया आरओसीई विशेष दर के परिकलन में शामिल औसत वार्षिकीकृत ऋण शोधन लागत से उच्चतर पाया गया है।

कारण स्पष्ट करें कि सभी यान संबंधित प्रशुल्क मर्दे पूंजी तलकर्मण लागत पर नियोजित पूंजी पर प्रतिफल के भार को क्यों वहन करें, जबकि टीपीटी ने आरंभ में उक्त पूंजीव्यय को उपगत करने का प्रस्ताव किया था।

(iii) तलकर्मण उद्ग्रहण को निकालकर लागत स्थिति प्रस्तुत करें। साथ ही गहरे प्रवाह गोदियों का प्रयोग करने वाले यानों के लिए तलकर्मण की विशेष दर से अर्जन तथा सदृश व्यय विशेष दर के पिछले संशोधन के दौरान अनुसरित सामान्य दृष्टिकोण के समभुरूप वर्ष 2004-05 से वर्ष 2009-10 के लिए पृथक-पृथक प्रस्तुत करें।

(iii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.11.3 के अनुसार, अधिशेष उत्पादनकारी क्रियाकलापों में कोई वृद्धि अनुमत नहीं की जाएगी। तलकर्मण उद्ग्रहण को निकाल कर लागत स्थिति वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए 14.8% का औसत अधिशेष दर्शाती है। इस स्थिति के आलोक में गहरे प्रवाह गोदियों का उपयोग न करने वाले यानों के संबंध में यान संबंधित प्रमारों, कार्गो संबंधित प्रमारों तथा विविध प्रशुल्क मर्दों में लगभग 3.6% से 4% की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताएं। टीपीटी पूंजीगत तलकर्मण सघटक को निकाल कर लागत विवरण में प्रतिबिम्बित राजस्व अधिशेष की सीमा तक प्रशुल्क मर्दों में उपयुक्त अपभयन का प्रस्ताव करें।

(iv) प्रस्तावित एसओआर में अपेक्षित आशोधन निर्दिष्ट करें, यदि टीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित आधारिक उद्ग्रहण के साथ वित्त किए बिना तलकर्मण उद्ग्रहण का पृथक उद्ग्रहण किया जाना जारी रहता है।

(v) (क) व्याज दर, ऋण की अवधि तथा पुनर्भुगतान अनुसूची निर्दिष्ट करते हुए आईडीबीआई के साथ ऋण करार की प्रति प्रस्तुत करें।

(ख) परियोजना के पुनः वित्तपोषण के लिए आईडीबीआई से लिए गए ऋण की पूर्ण अवधि के लिए ब्योरेवार ऋण शोधन अनुसूची।

(ग) येन ऋण का भारतीय मुद्रा से वित्तपोषण करने के अपने निर्णय के लिए पत्तन द्वारा किया गया ब्योरेवार विश्लेषण प्रस्तुत करें। साथ ही, ऋण के पुनः वित्तपोषण के प्रस्ताव के लिए सक्षम प्राधिकारी द्वारा प्रदत्त अनुमोदन की एक प्रति अप्रेषित करें।

त्रैमासिक किस्तों में 7 वर्षों में वापस अदा किया जाना है, पुनर्भुगतान करके परिसमाप्त कर दिया गया है। इस त्रैमासिक पुनर्भुगतान के कारण ऋणशोधन देयता 38.78 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष है (जिसमें 26.00 करोड़ रुपए की मूल धनराशि तथा 10.78 करोड़ रुपए का ब्याज शामिल है)। यदि इस पर प्रशुल्क संशोधन के लिए विचार में लिया जाता है तो इससे प्रयोक्ताओं पर भारी भार पड़ेगा जिसे व्यापार जगत वहन नहीं कर सकता। अतः चाटे को वसूल करने के लिए परियोजना लागत को अन्य परिसंपत्तियों सहित वित्त करने का प्रस्ताव किया गया है। तथापि, गहरे प्रवाह वाली गोदियों का प्रयोग करने वाले यानों के लिए तलकर्मण उद्ग्रहण सघटक को शामिल करने पर ध्यान दिया गया है। अतः सभी यान संबंधित प्रशुल्क मर्दों द्वारा तलकर्मण लागत के संबंध में नियोजित पूंजी पर प्रतिफल के भार को वहन करने संबंधी टीएमपी का तर्क जेबीआईसी से ऋण के परिसमापन के कारण वर्धित ऋण शोधन देयता को ध्यान में रखते हुए न्यायोचित है।

टीपीटी ने तलकर्मण उद्ग्रहण को निकाल कर समेकित लागत स्थिति प्रस्तुत की है। इसने वर्ष 2004-05 से 2009-10 के लिए पूंजीगत तलकर्मण की अनुमानित वार्षिक प्रघातन लागत भी प्रस्तुत की है।

संयुक्त सुनवाई की कार्यवाही के परिणामस्वरूप वर्तमान प्रक्रिया के अनुसार तलकर्मण उद्ग्रहण का एक पृथक उद्ग्रहण के रूप में प्रस्ताव किया गया है। परिणामस्वरूप, लागत विवरण को आशोधित किया गया है तथा संशोधित लागत विवरण (तलकर्मण घटक के बिना) संगत नियोजित पूंजी के संबंध में वर्ष 2004-05 से 2006-07 के लिए वास्तविक स्थिति तथा 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित आंकड़ों को विचार में लेने पर 7.47% का अधिशेष प्रतिबिम्बित करता है।

इसने अपेक्षाकृत गहरे प्रवाह गोदियों में ठहरे यानों के संबंध में आधारिक यान संबंधित प्रमारों पर तलकर्मण उद्ग्रहण (कंटेनर गोदियों पर उद्ग्रहण को छोड़कर) की प्रतिशतता का परिकलन करते हुए एक विवरण प्रस्तुत किया है, जो वर्ष 2004-05 से 2009-10 के लिए औसतन 36.67% बैठता है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए, आधारिक यान संबंधित प्रमारों पर तलकर्मण उद्ग्रहण (कंटेनर गोदियों पर उद्ग्रहण को छोड़कर) औसतन 27% है।

टीपीटी ने आईडीबीआई से लिए गए ऋण के लिए ऋण करार की एक प्रति ब्योरेवार ऋण शोधन अनुसूची तथा भारतीय मुद्रा से ऋण का वित्तपोषण करने के लिए पत्तन द्वारा किया गया ब्योरेवार विश्लेषण प्रस्तुत किया है।

(3) **कलकत्ता :**

(i) कार्गो-यातायात में संबंधित विगत वर्ष के यातायात अनुमानों की तुलना में वर्ष 2007-08 में 18% तथा वर्ष 2009-10 में 30% की वृद्धि होने की प्रत्याशा है। इस की तुलना में, संबंधित विगत वर्षों के यान यातायात अनुमानों की तुलना में सड़क वर्षों के दौरान यानों की संख्या में 5% तथा 13% की वृद्धि होने का अनुमान लगाया गया है। इन दो वर्षों के लिए यान यातायात की तुलना में कार्गो यातायात में अनुमानित वृद्धि में अंतर के कारण स्पष्ट करें।

(ii) वृष्टि करें कि क्या वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए यातायात पूर्वानुमान 5 वर्ष/वार्षिक योजना तथा वर्तमान/प्रत्याशित वृद्धि के अनुसार है। सरकार द्वारा वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए नियत लक्ष्य की प्रति प्रस्तुत करें।

(iii) (क) तमिलनाडु बिजली बोर्ड के लिए अतिरिक्त कोयला गोदी के आरंभ पर प्रहस्तन किए जाने वाले प्रत्याशित अतिरिक्त कार्गो-यातायात गोदी सं० 9 के निर्माण तथा 3 छहले प्रवाह गोदियों के निर्माण का उल्लेख करें।

(ख) गोदी सं० 9 तथा 3 छहले जल गोदियों के निर्माण, जिनके वर्ष 2008-09 से प्रवाहनरत होने की परिकल्पना की गई है, में प्रस्तावित निवेशों के कारण प्रहस्तन किए जाने वाले संभावित अतिरिक्त यातायात को निर्दिष्ट करें।

(ग) स्पष्ट करें कि नवनिर्माण के लिए प्रस्तावित गोदियों के संबंध में गोदी किराया प्रसारों को सभी गोदियों के लिए एक साथ मिलाकर टैकेट करने के प्रस्ताव के मजबूत संबंधित गोदियों में निवेशों की लागत तथा उनके प्रचालनों की लागत के आधार पर पृथक-पृथक अनुमानित वर्षों नहीं किया जा सकता।

(4) **आय**

(i) डॉलर में मूल्यबोधित विदेशगामी यानों से यान संबंधित आय का अनुमान प्रवृत्त विविध दर के संबंध में समर्पित करें। साथ ही, पृथक रूप से इस समायोजन के कारण यान संबंधित आय में प्रत्याशित उपचयन को निर्दिष्ट करें।

(ii) पत्तन के मार्सलिंग यार्ड के प्रयोग से आय आवृत्त/खुले क्षेत्र के लिए वर्तमान भंडारण शुल्क के अतिरिक्त 50% होने का अनुमान लगाया गया है, जो इस संबंध में दायर किए गए पृथक प्रस्ताव में प्रस्तावित वर्तमान भंडारण शुल्क में 150% की वृद्धि की तुलना में है। इस प्रशुल्क मूल्य से आय को पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि के समवुरूप आरोधित किया जाए। जुलाई 2006 से तदर्थ आधार पर उद्ग्रहीत प्रस्तावित प्रशुल्क पर अधिस्त वास्तविक आय को निर्दिष्ट करें।

विगत वर्ष की तुलना में वर्ष 2007-08 में कार्गो यातायात में वृद्धि 6% है न कि 18%। वर्ष 2009-10 में, उत्तरी कार्गो गोदी में एनएलसी द्वारा कोयले के प्रहस्तन (5.00 मिलियन टन) के कारण विगत वर्ष की तुलना में 30% की वृद्धि होने की आशा है। तथापि, वर्ष 2009-10 में 12.8 मी० प्रवाह की पूंजीगत तत्कर्मण परियोजना की भी प्रत्याशा है जो 2009-10 में यान के लगभग 30% वधित पार्सल आकार में परिणामी होगी। लाभानुभोगी औद्योगिक कोयला, थर्मल (ताप विद्युत) कोयला, कंटेनर यान, इत्यादि हैं। अतः वर्ष 2009-10 में यातायात अनुमानों में अनुमानित 30% की वृद्धि पूर्णतया युक्तिसंगत है। संबंधित वर्षों के आय अनुमानन में किसी समायोजन की आवश्यकता नहीं है।

वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए यातायात पूर्वानुमान क०अ० 2007-08 पर आधारित है अर्थात् 184.00 लाख टन है तथा इसमें प्रत्येक वर्ष 5% की वृद्धि होती है। यह संशोधन द्वारा निम्न लक्ष्य से मामूली सा भिन्न है, क्योंकि यातायात की प्रवृत्ति केवल 5% वृद्धि को न्यायोचित ठहराती है।

इसने सरकार द्वारा नियत लक्ष्य की प्रति प्रस्तुत कर दी है।

एनएलसी के लिए कोयला प्रहस्तन हेतु उत्तरी कार्गो गोदी के संबंध में 2009-10 में अतिरिक्त 5 मिलियन टन की परिकल्पना की गई है।

कार्गो गोदी सं० 9 तथा 3 छहले जल गोदियों की न्यार्जित क्षमता क्रमशः 1.5 मिलियन टन तथा 0.75 मिलियन टन होगी। एनएलसी के लिए 5.00 मिलियन टन तथा सभी गोदियों के लिए यातायात में 5% की वृद्धि विगत वर्ष की तुलना में परिकल्पित है।

जबकि गोदियों का निर्माण प्रमात्राओं की प्रत्याशा करके किया जात है, गोदियों का अधिभोग विभिन्न कारकों जैसे संकुलन, गहरे प्रवाह वाली गोदियों, सामान्य कार्गो गोदियों इत्यादि जैसे अन्य समान गोदियों की उपलब्धता पर निर्भर करता है तथा इसलिए नई गोदियों के निर्माण के कारण गोदी किराया प्रसारों को सुभिक्षतापूर्वक अभिविधित नहीं किया जा सकता। अतः यानों को प्रवाह विशेषताओं के अनुसार समुहबद्ध किया गया है अर्थात् गहरे प्रवाह गोदियां नामनिर्दिष्ट गोदियां या जेट्टि-द्वारा/कम गहरे प्रवाह गोदियां।

सुनवाई के दिन डॉलर दर एक अमरीकी डॉलर = 40.55 रुपए सूचित की गई है। इसने तदनुसार 20 अगस्त 2007 को पार्सल किए गए संशोधित लागत विवरण में यान संबंधित लागत विवरण में यान संबंधित आय से उपयुक्त समायोजन किया है।

पत्तन के मार्सलिंग यार्ड के प्रयोग से आय का परिकलन पत्तन के आवृत्त स्थल के प्रति प्रयोग औसत अर्जनों के संदर्भ में किया जात है। यह आवृत्त स्थल के लिए विद्यमान भंडारण शुल्क पर आधारित उक्त दर नियत करने के संबंध में किसी संवर्धन का छोटक नहीं है।

- (ii) (क) 'संकुलन उद्ग्रहण' के स्वरूप तथा मात्रा को कृपया निर्दिष्ट करें।

(ख) संकुलन उद्ग्रहण की शुरुआत से पूर्व की स्थिति के संदर्भ में मई, 2005 से संकुलन के प्रति उद्ग्रहीत 1 लाख प्रति मीटन के आधार पर सूतीकरण भत्ता पर गान की बंधिंग में अवलोकित अपवर्धन का विश्लेषण प्रस्तुत करें। संकुलन उद्ग्रहण की शुरुआत सामान्यतः अस्थायी संकुलन को कम करने के लिए की जाती है तथा यह अनिर्धारित स्थायी उद्ग्रहण नहीं होता। टीपीटी इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 20 जनवरी, 2006 के आदेश के सहित अनुमोदित संकुलन उद्ग्रहण को जारी रखने की राणीवा करने पर विचार करे।

- (5) क्षमता :

- (i) प्रपत्र सं० 2क में 100% पर निर्दिष्ट क्षमता उपयोग सही प्रतीत नहीं होता, क्योंकि वर्ष 2004-05 तथा 2005-06 के लिए प्रहस्ति वास्तविक यातायात तथा अनुवर्ती वर्षों के लिए अनुमानित यातायात भत्ता द्वारा आकलित अभिकल्पित क्षमता से निम्नतर पाया गया है। वर्ष 2004-05 से 2009-10 के लिए प्रहस्ति वास्तविक यातायात/अनुमानित यातायात के आधार पर क्षमता उपयोग को सही किया जाए।

- (ii) कोयला गोदियां, उधले प्रवाह गोदियां इत्यादि के निर्माण के लिए प्रस्तावित निवेशों के मदेनजर तथा साथ ही तारिल किए जाने वाले प्रत्याशित उत्पादकता सुधार के कारण परिकल्पित क्षमता वृद्धि प्रस्तुत करें। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए क्षमता अनुमान का ब्यौरेवार परिकलन प्रस्तुत करें।

यानों को निम्नतर प्रवाह की अन्य रिक्त गोदियों में अंतरित करके यूरिया, एमओपी तथा रॉक फास्फेट से संबंधित यानों की निकासी की प्रक्रिया को त्वरित करने के उद्देश्य से स्वीकारे गए अंतरण तारों के रूप में 'संकुलन उद्ग्रहण' का संग्रहण किया जाता है। वर्ष 2005-06 के दौरान संग्रहित संकुलन उद्ग्रहण की मात्रा 4.12 लाख रण तथा वर्ष 2006-07 के दौरान (फरवरी, 2007 तक) 4.18 लाख रण थी।

संकुलन उद्ग्रहण यान निकासी के माध्यम से होने हेतु कृपया एक सुविधाकारी प्रक्रम है, जो गोदियों के बीच परिवर्तित अंतरासी यानों के लिए इसकी आवश्यकता होती है। संकुलन उद्ग्रहण काबल गोदियों की विशिष्ट संख्या में धूल भरे कानों के माध्यम से पृथक्भूमि में संकुलन के समय यानों की निकासी के लिए भी कोयला गोदी एक स्थायी व्यवस्था है, ताकि पर्यावरणीय अपेक्षाओं को पूर्णतया संतुष्ट रहे।

इस प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के अनुसार, 50% तथा उससे अधिक के क्षमता उपयोग के लिए अधिकतम अनुमत प्रतिकूल अनुज्ञेय किया जाएगा। क्षमता उपयोग 100% माना गया है, क्योंकि 2004-05 से 2007-08 तक वस्तुतः प्रहस्ति कुल यातायात 60% से अधिक है। 2008-09 तथा 2009-10 के समय में, अनुमानित वास्तविक में वास्तविक क्षमता उपयोग 2008-09 में 59.07% है तथा 2009-10 में 54.54% है। 2009-10 में तलकषण परिचोपण को शामिल करने के कारण क्षमता उपयोग 60% से कम है। परिचोपण में न गठित क्षमता का उपयोग केवल अनुवर्ती वर्षों के दौरान किया जाएगा।

वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए विभिन्न कार्यों महों की क्षमता से अनुमानित वृद्धि नीचे साक्ष्यीकृत की गई है।

(मिलियन टन)

	पीओएल	कोयला	कंटेनर	विविध कार्यों	कुल क्षमता
विद्यमान	2.30	6.250	5.0	7.0	20.550
2007-08	-	-	-	-	20.550
2008-09	1.875	6.775	1.875	1.875	32.95
2009-10	-	6.0	4.80	3.75	46.50

- (6) अद्यतनात्मक लागत :

- (i) वर्ष 2006-07 के लिए कार्यों प्रहस्ति तथा भंडारण से संबंधित अद्यतनात्मक लागत में विगत वर्ष के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में 13% की, भत्ता तथा डॉक सुविधा में 7% की तथा संपदा कार्यक्रमों में 50% की वृद्धि होने का अनुमान है। इसी प्रकार, प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिचयों में विगत वर्ष की तुलना में वर्ष 2006-07 में 5.5% की वृद्धि होने का अनुमान है। संबंधित प्रमुख दिशानिर्देशों के तहत 25.1 के अनुसार, यह अनुमानों में मूल्यवृद्धि वर्तमान थोक मूल्य सूचकांक के सन्दर्भ में ली गई है, जो वर्ष 2005-06 के लिए 4.5% पर स्थित की गई है तथा यातायात वृद्धि के लिए राजनीय है। इस स्थिति के आलोक में, कथित स्तर से आगे लागत अनुमानों में मूल्यवृद्धि का औचित्य बताएं।

अद्यतनात्मक लागत के संक्षेप में वर्ष 2006-07 के लिए आंकड़े बजट अनुमानों पर तथा वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविकता पर आधारित हैं। अतः वर्तमान थोक मूल्य सूचकांक के संक्षेप में व्यय में मूल्यवृद्धि की व्यवस्था करने वाले संबंधित दिशानिर्देशों वर्ष 2006-07 के लिए आवश्यक नहीं हैं। अनुवर्ती वर्षों के लिए 5% की वृद्धि प्रत्याशित है। यह अनुमत्य प्रत्याशित व्यय स्तर के अंतर्गत है।

(7) निच तथा विविध ख्य :

(i) वर्ष 2004-05 से 2009-10 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए 4 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष के संतत आंकड़े पर पेंशन भुगतान पर विचार करने का आग्रह प्रस्तुत करें।

(ii) पुष्टि करें कि मजदूरी, पेंशन स्वेच्छिक सेवानिवृत्ति योजना क्षतिपूर्ति इत्यादि के बकाया जैसे एक बारगी ख्य संशोधित प्रचालक दिशानिर्देशों के खंड 2.5.2 के अनुसार लागत विवरण में शामिल नहीं किए गए हैं।

(iii) टीपीटी के न्यासी बोर्ड की बैठक के कार्यकृत दिनांक 4 नवम्बर, 2006 (प्रस्ताव के साथ अग्रमित) में एक पृथक विशेष दर के माध्यम से पेंशन निधि में संचित घटा वसूल करने के लिए सामान्य विवरण निहित है।

(iv) (क) भारतीय जीवन बीमा निगम द्वारा किए गए बीमांकिक मूल्य निर्धारण के अनुसार पेंशन देयता, पेंशन निधियों में किए गए अंशदान, बीमांकिक मूल्यांकन में कमी की पूरा करने के लिए किए गए अतिरिक्त अंशदान, यदि कोई हो तथा 2006-07 से 2009-10 तक के प्रत्येक वर्षों के लिए अनुमानित पेंशन भुगतान से संबंधित ब्यौरे प्रस्तुत करें। टीपीटी द्वारा नियुक्त बीमांकिकों द्वारा पेंशन के बीमांकिक मूल्यांकन का ब्यौरेवार परिकलन उनकी रिपोर्ट सहित प्रस्तुत करें।

(ख) 31 मार्च, 2007 की स्थिति के अनुसार वास्तविक पेंशन निधि अधिशेष निर्दिष्ट करें। साथ ही पहली अप्रैल, 2007 से 30 जून, 2007 की अवधि के लिए पेंशन निधि में किए गए अंशदान निर्दिष्ट करें।

(ग) पेंशन देयता में रेलवे क्रियाकलाप तथा संपदा क्रियाकलाप में नियोजित कर्मचारियों से संबंधित देयता भी शामिल होगी, इस तथ्य के आलोक में पेंशन निधि देयता में कमी की वसूली करने के लिए 10.35% की प्रस्तावित विशेष दर में संपदा आय और रेलवे आय को शामिल न करने के कारण स्पष्ट करें।

वैकल्पिक रूप से टीपीटी कार्गो/यान संबंधित गतिविधि पर विशेष दर का परिकलन करने के प्रयोजनार्थ रेलवे क्रियाकलाप तथा संपदा क्रियाकलाप में नियोजित कर्मचारियों की पेंशन देयता को सम्मिलित नहीं करेगा।

वर्ष 2004-05 से 2009-10 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए 4 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष के संतत स्तर पर पेंशन भुगतान पर विचार किया गया है। यह एक अनुमानित राशि है, जिसका परिकलन वार्षिक वेतन तथा मजदूरी (मूल वेतन + महंगाई भत्ता) के 15% की दर पर तथा प्रत्येक वर्ष के लिए उपदान हेतु 8.33% पर किया गया है।

मजदूरी, पेंशन, स्वेच्छिक सेवानिवृत्ति योजना क्षतिपूर्ति के बकाया को लागत विवरण में शामिल नहीं किया गया है।

1.4.2006 की स्थिति के अनुसार पेंशन निधि देयताओं का बीमांकिक मूल्यांकन 200 करोड़ रुपए है। इसकी तुलना में, संचित वास्तविक पेंशन निधि 117 करोड़ रुपए है। अतः कमी की राशि 83 करोड़ रुपए है। इसे पृथक पेंशन निधि उद्ग्रहण के रूप में 16 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष की दर से पांच वर्ष में वसूल किए जाने का प्रस्ताव है।

तदनंतर, टीपीटी ने प्रस्तावित कार्गो/प्रहस्तन तथा यान संबंधित प्रभारों पर 10.35% के पेंशन निधि उद्ग्रहण का प्रस्ताव करके पांच वर्ष की अवधि में 16.60 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष की वसूली के लिए पत्र सं. क-1/1/2006-लागत के तहत एक पृथक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

पहली जून, 2006 की स्थिति के अनुसार भारतीय जीवन बीमा निगम द्वारा किए गए बीमांकिक मूल्यांकन के अनुसार पेंशन निधि-देयता, उपदान तथा अधिवर्षिता निधि-देयता निम्न प्रकार है:-

(करोड़ रुपए)

(क) मीजूदा कर्मचारी अधिवर्षिता निधि	104.85
(ख) मीजूदा कर्मचारी समूह उपदान निधि	17.07
(ग) मीजूदा पेंशनमैत्री पेंशन निधि देयता	81.00
(घ) जोड़	202.98

इसने वर्ष 2007-08 से पांच वर्ष की अवधि में 10.35% की दर से कार्गो एवं यान संबंधित प्रभारों से बीमांकिक मूल्यांकन पर आधारित पेंशन निधि की कमी की वसूली का ब्यौरेवार परिकलन प्रस्तुत किया है।

31.3.2007 की स्थिति के अनुसार वास्तविक पेंशन निधि अधिशेष 113.91 करोड़ रुपए था। 1.4.2007 से 30.6.2007 की अवधि में पेंशन निधि में किए गए अंशदान की राशि 2.00 करोड़ रुपए है।

संशोधित लागत विवरण में अधिशेष घाटे का परिकलन करने के लिए संशोधित लागत विवरण के साथ पेंशन निधि आवश्यकता का प्रस्ताव किया गया है। अतः संपदा आय तथा रेलवे आय से वसूली का प्रश्न नहीं उकता। तथापि, यह उल्लेख करना संगत है कि कर्मचारियों को प्रत्येक एक पर्यय सेवानिवृत्ति लाभ होने के कारण ऐसी देयता का विभाजन करने की आवश्यकता नहीं है। अतः टीपीटी द्वारा अनुमानित संख्याकार को स्वीकृत किया जाए।

(घ) 2007-08 से 2009-10 तक के तीन वर्षों के दौरान अर्जित किए जाने वाले संभावित व्याज को भी पेशन देयता में कमी का परिकल्पन करते समय ध्यान में रखा जाए।

- (8) संशोधित दिशानिर्देश 31 मार्च 2005 से प्रयोज्य हैं। अतः 2005-06 से पूर्ववर्ती वित्तीय वर्षों के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश जारी करने से पूर्व अनुमानित दृष्टिकोण के समनुरूप मूल्यहास, पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लि० से प्राप्य रॉयल्टी, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम के संबंध में टीपीटी द्वारा प्रदत्त व्यवहार को विचार में लिया जाए

(9) **मूल्यहास**

- (i) कंपनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास का परिकल्पन संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के समनुरूप है। तथापि, सरकार द्वारा अपने वार्षिक लेखों/ अनुमानों में निर्धारित जीवन मानदंडों पर आधारित मूल्यहास अनुमानों की तुलना में वर्ष 2006-07 से 2009-10 के दौरान प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में विचारित कंपनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास का अनुमानन क्रमशः 653.44 लाख रुपए, 644.39 लाख रुपए, 1118.65 लाख रुपए तथा 2602 लाख रुपए उच्चतर पाया गया है। मूल्यहास परिकल्पन में इतने अधिक अंतर के कारणों को स्पष्ट करें। इसके अलावा, लेखा रहियों में पत्तन द्वारा अनुसरण की गई मूल्यहास की दर और प्रत्येक संपत्ति समूह के लिए कंपनी अधिनियम के अनुसार विचारित मूल्यहास दर का उल्लेख करें।

- (10) (i) लाइसेंस करार के अनुसार प्राप्य प्रति टीईयू रॉयल्टी तथा विचारित ध्रुपट को निर्दिष्ट करते हुए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए प्राप्य रॉयल्टी की ब्यौरेवार संगणना प्रस्तुत करें।

(ii) यद्यपि लागत विवरण में इस राजस्व अंश के 50% को प्रशुल्क समीक्षा प्रक्रिया के लिए पत्तन की आय माना गया है, इसमें संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार इस प्रयोजनार्थ सृजित किए जाने वाले निलम्ब खाते में अंतरित किए जाने के लिए अपेक्षित शेष 50% के बारे में कोई बात नहीं कही गई है। पत्तन अवसंरचना के सृजन/आधुनिकीकरण से संबंधित निवेश (क्रियाकलापवार) को निर्दिष्ट करें, जिसका वित्तपोषण वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक निलम्ब खाते से किए जाने का प्रस्ताव है।

कृपया, नोट करें कि निलम्ब खाते में से किया गया निवेश आरओसीई के लिए अर्हक नहीं होगा। साथ ही यह भी नोट करें कि निलम्ब खाते में समस्त उपार्जन को प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजनार्थ पत्तन के राजस्व के रूप में लिया जाएगा, यदि निलम्ब खाते में निधियों को पांच वर्ष के भीतर प्रयुक्त न किया गया पाया जात है, जैसाकि प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 में निर्धारित किया गया है।

बीमांकन मूल्यनिर्धारण में पहले ही व्याज आय को लेखे में लिया जाता है। अतः वर्तमान कार्यकरण में कोई परिवर्तन करने की आवश्यकता नहीं है।

जैसाकि इस प्राधिकरण द्वारा निदेश दिया जाता है, मूल्यहास तथा पीएसए सिकाल से प्राप्य रॉयल्टी तथा नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम के घटकों को वर्ष 2005-06 से आगे संशोधित दिशानिर्देशों के संबंध में विचार में लिया गया है।

सरकारी दिशानिर्देशों के आधार पर पत्तनों द्वारा अपनाई गई मूल्यहास दरें एवं कंपनी अधिनियम में उपलब्ध प्रावधान के आधार पर मूल्यहास दरों की दशांते हुए एक तुलनात्मक विवरण संलग्न है। अतः विपश्चन को अनुमत्त किया जाना है। सरकार द्वारा अनुमोदित पत्तन प्रक्रिया की तुलना में कंपनी अधिनियम में मूल्यहास की विधियों के बीच प्रमुख अंतर सरकार द्वारा यथा निर्धारित विभिन्न जीवनावधियों वाली व्यष्टि आस्तियों के लिए पत्तन द्वारा अपनाए गए मूल्यहास की तुलना में कंपनी अधिनियम में व्यवस्थित ब्लॉक मूल्यहास है।

वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक प्राप्य रॉयल्टी की ब्यौरेवार संगणना निम्नानुसार प्रस्तुत है :-

वर्ष	ध्रुपट	प्रतिटीईयू रॉयल्टी दर		रॉयल्टी की कुल राशि (लाख रुपए)
		1 अप्रैल, से 14 जुलाई	15 जुलाई से 31 मार्च	
2007-08	359.600	748	1010	3360.95
2008-09	423.500	1010	1313	5191.42
2009-10	465.650	1313	1641	7205.04

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 में निलम्ब खातों को खोलने तथा निलम्ब खातों में अंतरित राशि का उपयोग 5 वर्ष के भीतर करने की शर्त रखी गई है। जहां तक वर्ष 2005-06 के लिए टीएएमपी दिशानिर्देशों की शर्त का संबंध है, 2009-10 तक उक्त राशि के उपयोग का साक्ष्य उपलब्ध कराने का प्रश्न नहीं उठता। अतः प्रपत्र 4 को आशोधित करना आवश्यक नहीं है। इस प्राधिकरण की इन दिप्पणियों को नोट कर लिया गया है कि निलम्ब खातों में से किया गया निवेश नियोजित पूंजी पर प्रतिफल के लिए अर्हक नहीं होगा।

(11) नियोजित पूंजी

(क) टीपोटी ने वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए सकल बॉक में क्रमशः 28.97 करोड़ रुपए, 58.29 करोड़ रुपए, 208 करोड़ रुपए तथा 524.25 करोड़ रुपए की सीमा तक वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। ऐसे निवेश निर्णय लेने के लिए आसार बनाई गई परियोजना/व्यवहार्यता रिपोर्टों के ब्योरे को इन रिपोर्टों में निहित विकारियों के साथ प्रस्तुत करें।

(ख) कृपया, सब प्रस्तावित परियोजनाओं के क्रियान्वयन की स्थिति प्रस्तुत करें, जिनमें वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक के लिए नियोजित पूंजी में शामिल किया गया है।

(क) वर्ष 2008-09 में एनएससी के लिए एनबीक्यू में कोयला गोदी के निर्माण में 40 करोड़ रुपए तथा गोदी सं० 9 एवं उधली प्रकार की गोदी के निर्माण के लिए 80 करोड़ रुपए के प्रस्तावित निवेश पर विचार करने के कारणों का औचित्य बताएं, जब इन निवेशों के कारण यातायात में किसी महत्वपूर्ण वृद्धि की परिकल्पना नहीं की गई है।

(ख) चैनल/गोदियों को गहरा करने के लिए प्रस्तावित पूंजीगत व्यय की स्वीकृत राशि तथा पूंजीगत व्यय की वर्षवार योजना निर्दिष्ट करें। सहा. परियोजना रिपोर्ट की एक प्रति प्रस्तुत करें।

(ग) पुष्टि करें कि क्या कार्य का उत्तरदायित्व दे दिया गया है। यदि हां, तो ब्योरे प्रस्तुत करें।

(घ) अनुमानित अवधि निर्दिष्ट करें, जब प्रस्तावित अवधि के आरंभ होने की संभावना है तथा उसके पूर्ण होने की अवधि निर्दिष्ट करें।

(ङ) स्पष्ट करें कि क्या प्रस्तावित निवेश से सभी आकारों के बार्नों को लाभ पहुंचेगा अथवा यह विशिष्ट रूप से गहरा प्रवाह सुविधा वाली विशिष्ट गोदियों का उपयोग करने वाले बार्नों के लिए है।

(च) पुष्टि करें कि नियोजित पूंजी के अंतर्गत केवल पूर्ण हो चुकी तथा आरंभ की गयी चुकी परिसंपत्तियां ही दर्शाई जाती हैं तथा साथ ही चारित्र्य की जा चुकी तथा पूर्णतया मूल्यवांशित परिसंपत्तियों को भी इसमें शामिल नहीं किया जाता।

इसने निम्नानुसार परिसंपत्तियों के सकल बॉक में प्रस्तावित प्रमुख वर्षों पर पूंजीव्यय की वर्तमान प्रविष्टि के ब्योरे प्रस्तुत किए हैं:-

क्र० सं०	विवरण	(करोड़ रुपए)		
		2007-08	2008-09	2009-10
(1)	एनएससी-टीएनईसी के लिए एनबीक्यू में कोयला गोदी का निर्माण	-	40.00	-
(2)	गोदी सं० 9 का निर्माण	-	40.00	-
(3)	उधला प्रवाह गोदी (3) का निर्माण	-	30.00	-
(4)	उपकरण/सामान आदि की अधिप्राप्ति	-	25.00	23.80
(5)	कर्षण/उपकरण की अतिरिक्तता	25.64	38.00	-
(6)	गोदी के बेसिन का तलफार्बन, चैनल/गोदियों इत्यादि को गहरा करना	-	-	450.00
(7)	पतन हेतु प्रणाली का चयन	-	-	50.00
(8)	अन्य	35.55	11.80	1.28
जोड़		61.19	184.80	525.18

(क) एनएससी के लिए एनबीक्यू में कोयला गोदी के संबंध में निवेश 2009-10 में आरंभ के लिए आशयित है, जिससे एनएससी के लिए आशयित 5 मिलियन टन तापविद्युत कोयले को संग्रहित किया जा सके। तीन उधली जल गोदियों के लिए आशयित यातायात को पहले ही वर्ष 2009-10 के यातायात प्रक्षेपणों में विचार में ले लिया गया है।

(ख) अधिम चैनल तथा संवरगाह बेसिन को 12.8 मीटर प्रवाह तक गहरा करने के लिए योजना व्यय 442 करोड़ रुपए की कुल लागत पर वर्ष 2007-08 से 2008-09 में 18 माह की अवधि में विस्तारित है। इसके अनुमानों की पुष्टि करने के लिए परियोजना रिपोर्ट की एक प्रति प्रस्तुत है।

(ग) गोबिंदीवाताओं की पूर्ण अईता पूर्ण हो गई है। निविदा दस्तावेज 26 जुलाई 2007 से जारी हेतु खुला है। सरकार की निश्चित अनुमोदन प्राप्त कर लिया गया है। विस्तारित योजना के लिए अधिम चैनल का अनुमोदन प्रतीक्षित है।

(घ) परियोजना की अवधि 18 माह है तथा इसे यातायात के लिए वर्ष 2009-10 में खोला जाना प्रस्तावित है।

(ङ) यह निवेश पतन में आने वाले सभी मौजूदा गहरे प्रवाह बार्नों, विशेष रूप से ताप विद्युत कोयला बार्नों तथा मुख्य साइन के कोटेनर बार्नों को लाभ पहुंचाने के लिए आशयित है तथा यह उच्चतर पारसि आकार के बल्क कार्गो बार्नों तथा नए कोटेनरों को भी आकर्षित करेगा। प्रभाव को पहले ही यातायात प्रक्षेपणों में शामिल कर लिया गया है।

यह पुष्टि की जाती है कि केवल पूर्ण तथा आरंभ हो चुकी परिसंपत्तियों को ही नियोजित पूंजी के अंतर्गत शामिल किया जाया है तथा निरस्त एवं पूर्णतया मूल्यवांशित परिसंपत्तियां इसमें सम्मिलित नहीं होतीं।

- (M) वर्ष 2006-07 से 2009-10 के वर्षों के लिए प्रत्येक परियोजना हेतु सकल ब्लॉक में प्रत्येक प्रस्तावित वर्धन के कारण युनिट प्रचालनात्मक लागत में अनुमानित कमी, यदि कोई हो, अनुमानित अतिरिक्त यातायात, अनुमानित क्षमता वर्धन, प्रचालनात्मक दक्षता में सुधार प्रस्तुत करें।
- (N) इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किए गए प्रारूप के अनुसार व्यक्ति उप-क्रियाकलापवार लागत विवरणों को परिसंपत्तियों के श्रेणीकरण से अद्यतन करें।
- (O) (क) परिसंपत्तियों को व्यवसाय परिसंपत्तियों, व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां तथा सामाजिक देयता परिसंपत्तियों में विधिवत श्रेणीकृत करते हुए संशोधित नियोजित पूंजी की ध्योरेकार संगमना प्रस्तुत करें। साथ ही, क्रियाकलापवार/ उपक्रियाकलापवार संगत ध्योरे प्रस्तुत करें।
- (ख) विगत वर्ष के अंत शेष की तुलना में वर्ष 2006-07 में विचारित परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में अवलोकित अंतर के विशिष्ट कारण स्पष्ट करें अथवा लागत विवरण में उपयुक्त सुधार करें।
- (ग) पुष्टि करें कि परिसंपत्तियों का व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों तथा सामाजिक देयता परिसंपत्तियों के रूप में श्रेणीकरण संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.8 के समरूप है। पतन के विद्यालय भवन, कर्मचारी मकान इत्यादि से संबंधित परिसंपत्तियों का श्रेणीकरण, ऐसे श्रेणीकरण के लिए तर्काधार के साथ स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट करें।
- (घ) स्पष्ट करें कि किस श्रेणी के अंतर्गत वर्ष 2007-08 में पतन सड़कों को चौड़ा करने के लिए 20 करोड़ रुपए तथा वर्ष 2008-09 में राष्ट्रीय राजमार्ग 7क की परियोजना के लिए 25 करोड़ रुपए के प्रस्तावित निवेश आरओसीई के परिकलन के लिए श्रेणीकृत हैं। साथ ही पुष्टि करें कि क्या ऐसा श्रेणीकरण संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार है।
- (I) (क) कार्यशील पूंजी के परिकलन में विविध कर्जदारों, नकद अधिशेष के अनुमान को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप नहीं पाया गया है। इन अनुमानों को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार आशोधित करें।
- (ख) वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए वर्तमान देयताओं के अनुमान के आधार का विगत तीन वर्षों के लिए वार्षिक लेखों में सुचित वार्षिक आंकड़ों के संदर्भ में औचित्य बताएं।
- (12) (i) बिजली संबंधी उपरिख्य प्रभारों की वसूली के लिए उपग्रहण के निर्धारण हेतु टीपीटी द्वारा दायर किए गए पृथक प्रत्येक प्रस्तावित वर्धन के संदर्भ में धूपद/क्षमता वर्धन, युनिट प्रचालनात्मक लागत में कमी इत्यादि पर प्रस्तावित निवेश का प्रभाव संभव नहीं है, क्योंकि क्षमता वर्धन गहरी प्रवाह गोदियां, कम गहरी प्रवाह गोदियां तथा समर्पित जेट्टियां इत्यादि जैसी एकलमान सुविधाओं के ब्लॉक से संबंधित हैं।
- उप-क्रियाकलापवार लागत विवरणों को पहले ही इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप के अनुरूप परिसंपत्तियों के श्रेणीकरण से अद्यतन किया गया है।
- (क) प्रपत्र 4ख के तहत पहले प्रस्तुत किया गया परिसंपत्तियों का श्रेणीकरण अपरिवर्तित है, क्योंकि वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए पूर्ति हेतु आशयित योजनाओं में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है।
- (ख) कंपनी अधिनियम, 1956 के अनुसार मूल्यहास को 31 मार्च, 2005 की स्थिति के अनुसार, जो टीएएमपी दिशानिर्देशों के क्रियान्वयन की समकालित है, परिसंपत्तियों के मियल ब्लॉक मूल्य पर प्रयोज्य किया जाता है। अतः 31 मार्च, 2006 की स्थिति के अनुसार, मूल्य वन से भिन्न होगा, जो 31 मार्च, 2006 को तुलनपत्र में पतन आधारित दरों के आधार पर दर्शाया गया है।
- (ग) इसने पुष्टि की है कि परिसंपत्तियों का व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों तथा सामाजिक देयता परिसंपत्तियों के रूप में वर्गीकरण संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.8 के समरूप है। पतन के विद्यालय भवन, कर्मचारी मकानों इत्यादि से संबंधित परिसंपत्तियों को अथापेक्षित स्पष्ट निर्दिष्ट किया गया है।
- (घ) 20 करोड़ रुपए का प्रस्तावित निवेश आंतरिक सड़कों के लिए है तथा इसलिए इसे व्यवसाय आस्ति के रूप में श्रेणीकृत किया गया है। आंतरिक सड़कों को चौड़ा करने के लिए 20 करोड़ रुपए का निवेश पतन सीमाओं के भीतर विद्यमान द्विगर्त सड़क को चार मार्ग वाली सड़क में रूपान्तरित करने के लिए आशयित है, ताकि पतन में आने-जाने वाली वाहनों, उपकरणों की त्वरित आधाराही सुकर हो सके।
- 25 करोड़ रुपए की राशि कूलीकोरिन पोर्ट रोड कंपनी लि० को अंशदान के लिए है तथा इसलिए इसे संशोधित लागत विवरण में नियोजित पूंजी में शामिल नहीं किया गया है।
- कार्यशील पूंजी के संबंध में विविध कर्जदारों, नकद अधिशेष के अनुमान को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के संदर्भ में अद्यतन किया गया है तथा उसे संशोधित लागत विवरण में शामिल किया गया है।
- वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए वर्तमान देयताएं लागतों में वृद्धि के अध्यधीन विगत तीन वर्षों के लिए वार्षिक लेखों में सूचित या वार्षिक आंकड़ों के संदर्भ में न्यायोचित हैं।
- (ii) बिजली संबंधी उपरिख्य प्रभारों की वसूली के लिए उपग्रहण के निर्धारण हेतु टीपीटी द्वारा दायर किए गए पृथक
- संशोधित लागत विवरणों में शामिल न किए गए बिजली उपरिख्य से संबंधित व्यय सं०अ० 2006-07 पर आधारित हैं। टीपीटी द्वारा दायर

प्रस्ताव के मदनपर निम्न अधिसूच/घाटे में शामिल न किए गए बिजली उपरिचयों से संबंधित अन्य उक्त प्रस्ताव में टीपीटी द्वारा अनुमानित बिजली उपरिचयों से मेल नहीं खाते हैं। यह सुनिश्चित करने के लिए इन आंकड़ों को आशेकित करे कि सम्मन्ध संशोधन प्रस्ताव में शामिल न किए गए बिजली उपरिचय इस संकेत में टीपीटी द्वारा वापर किए गए प्रथक प्रस्ताव से मेल खाएं।

(iii) पुक्ति, यह प्रमुक्त संशोधन प्रक्रिया अगले तीन वर्षों अर्थात् 2007-08 से 2009-10 से संबंधित है, प्रमुक्त के सम्मन्ध संशोधन से बिजली संबंधी उपरिचयों को शामिल न करके समायोजन करने पर वर्ष 2007-08 से आगे विचार किया जा सकता है तथा किंगड अवधि 2004-05, 2006-08 तथा 2008-07 के लिए नहीं।

13) (i) प्रपत्र-4 में किए गए प्रमुक्तिकरणों के संवर्धन में कुपदा बर्ध के आकट ऑफ शिप में सुधार के कारण सुचित 58.67 लाख रुपए की बचत का ब्योरेवार परिकल्पन प्रस्तुत करें। साथ ही यह भी निर्दिष्ट करें कि पत्तन द्वारा प्राप्त बचतों को कहाँ सागत विवरण में प्रति युनिट सागत में अपचयन द्वारा प्रतिबिम्बित किया गया है।

(ii) निम्नवर्तनक रूप से यह विद्व करने के लिए ब्योरेवार विस्लेषण प्रस्तुत करें कि सागत में बचत, यदि कोई हासिल की गई है, दक्षता/उत्पादकता सुधार के कारण है। साथ ही यह भी निर्दिष्ट करें कि इसी स्तर पर अपचित प्रति युनिट सागत का अनुमान इस प्रमुक्त दक्षता चक्र में दक्षता सुधार के सान का दावा करने के लिए भावी अवधि 2007-08 से 2009-10 के लिए लगाया गया है।

(iii) संशोधित प्रमुक्त दिशानिर्देशों में यह निर्धारित किया गया है कि प्रमुक्त को उत्पादकता के बेंचमार्क स्तरों से संबद्ध किया जाना चाहिए। टीपीटी ने विभिन्न प्रचालनों/सेवाओं के लिए अनुसूचित किए जाने वाले उत्पादकता स्तरों के बारे में कुछ भी निर्दिष्ट नहीं किया है। टीपीटी ने सुचित किया है कि जहाज का बर्ध-के उत्पादन 2001-02 में हासिल 3900 जहाज बर्ध-के से सुधारकर वर्ष 2005-06 में 5382 टन हो गया है।

यदि इस प्रमुक्त चक्र में कुपसतत सुधार के सान को विचार में लिया जाता है तो टीपीटी अपने दलों के मान में बेंचमार्क स्तर के रूप में वर्ष 2005-06 के दौरान शिप बर्ध के उत्पादन में हासिल बेहतर उत्पादकता स्तर का निर्धारण करने पर विचार करें। साथ ही, यदि उत्पादकता बेंचमार्क स्तर से कम हो जाए तो अधिसूचित दलों में छूट अनुमत करने की एक उपयुक्त योजना का प्रस्ताव करें।

(14) प्रपत्र 7

(i) पिछले प्रमुक्त आदेश में कार्यशील धुंजी स्थानीय गई थी, जिसके कारण उक्त आदेश में पहले ही स्पष्ट किए जा चुके हैं। इस स्थिति को देखते हुए, वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ

किए गए प्रथक प्रस्ताव में सम्मिलित बिजली उपरिचयों के अनुमान को उक्त सीमा तक संशोधित किया गया है।

2007-08 से आगे बिजली उपरिचयों को शामिल न करने के इस प्राधिकरण के निर्देश की पुष्टि की जाती है।

टीपीटी ने उत्पादकता में सुधार के कारण बचत बर्धन के लिए एक सागत विवरण प्रस्तुत किया है।

विवरण	(लाख रुपए)					
	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10
प्रदक्षित						
टनभार	168	171	173	183	195	254
प्रति टन निवल						
सागत	21	20	21	20	20	15
प्रति टन परिवर्ती						
सागत	23	19	22	21	23	24

वर्ष 2007-08 से 2009-10 की अवधि के दौरान कम्पना बर्धन से प्राप्तित बर्धों में 100% कम्पना हासिल नहीं होती, जबकि अन्य प्रयोग विनियमता नियत सागत के संवर्ध में उसी अनुपात में नहीं बचते। अतः अपचित युनिट सागत का वही स्तर अनुमान के लिए संकेत नहीं है।

उत्पादकता के बेंचमार्क स्तर से नीचे गिरने पर अधिसूचित दलों में छूट अनुमत करने का इस प्राधिकरण का निर्देश इसे मामले में व्यवहार्य नहीं है। पत्तन की सुविधाएं तथा जहाज की अपनी स्वयं की सुविधाएं पत्तन के उपकरण का प्रयोग करने तथा जहाज के डेरिक का प्रयोग करने की किसी कठोर शर्त के बिना वैकल्पिक रूप से प्रचालन करती हैं। इन परिस्थितियों में, पत्तन द्वारा निम्नानुक्रम के लिए उत्तरदायित्व प्रदान नहीं कर सकती। साथ ही, इसी कारण से टीपीटी केवल मात्र पत्तन/केपल मात्र प्रयोजन द्वारा संतत सेवा के अभाव में सेवाओं के लिए विभिन्न प्रचालनों हेतु किन्हीं निर्धारित उत्पादकता स्तरों को निर्दिष्ट नहीं कर सकता।

पिछले प्रमुक्त आदेश में अनुमानों को विचार में लेकर कार्यशील धुंजी का परिकल्पन करने के इस प्राधिकरण के निर्देश का अनुपालन प्रपत्र डेक में कर लिया गया है।

में वर्ष 2002-03 तथा 2003-04 के लिए विचारित नियोजित पूंजी में कार्यशील पूंजी शामिल पाई गई है। चूंकि, यह विस्लेषण पिछले प्रशुल्क आदेश में विचारित अनुमानों के प्रति वास्तविक आंकड़ों की तुलना करने के लिए है, पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित स्थिति/दृष्टिकोण को अनुरक्षित करते हुए नियोजित पूंजी के परिकलन को आशोधित करें।

- (10) टीपीटी ने 2003-04 से आगे की अवधि के लिए सितम्बर, 2002 में अनुमोदित प्रशुल्क का उद्ग्रहण जारी रखा है। अतः विगत अवधि के लिए अधिशेष/घाटे के विस्लेषण में 2004-05 से 2006-07 की अवधि के लिए वास्तविक आंकड़े भी शामिल होंगे। इन वर्षों की वित्तीय स्थिति का विस्लेषण करते समय पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण तथा 31 मार्च, 2005 से प्रयोज्य संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों को प्रयोज्य करें।

(क) यह प्राधिकरण दिनांकित सितम्बर, 2002 के आदेश के तहत चाहता था कि पतन आदेश की तिथि के छः माह के भीतर प्रशुल्क की समीक्षा करे। अतः वर्ष 2002-03 तथा 2003-04 के लिए अधिशेष/घाटे को विगत अवधि के लिए अधिशेष या घाटे का परिकलन करने, के प्रयोजनार्थ विचार में लिया गया है। वर्ष 2004-05 से 2006-07 के आंकड़े वर्तमान संशोधन प्रक्रिया का भाग है तथा इसलिए विगत अवधि के लिए अधिशेष/घाटे में परिकलन में इन्हें विचार में नहीं लिया गया है।

(ख) आरंभिक प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत प्रपत्र 7 में निर्दिष्ट वास्तविक आंकड़ों की तुलना में वर्ष 2002-03 तथा 2003-04 के लिए हमारे पिछले प्रशुल्क आदेश में विचारित तलकर्मण क्रियाकलाप सहित निम्न अधिशेष/घाटे को नीचे प्रस्तुत किया गया है :-

(लाख रुपए)

वर्ष	2002 के आदेश के अनुसार निम्न अधिशेष	प्रपत्र 7 के अनुसार वास्तविक आंकड़े
2002-03	804.69	-406.75
2003-04	725.58	-272.82

- (15) इस तथ्य के आलोक में कि कार्गो प्रहस्तन क्रियाकलाप वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए 41% का औसत राजस्व अधिशेष दर्शाते हैं, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में 15% से 42% की सीमा तक वृद्धि का प्रस्ताव करने के कारणों का औचित्य स्थापित है।

जैसाकि पहले ही पूर्ववर्ती संशोधन प्रक्रिया में विस्तार से बताया गया है, उच्च यान संबंधित लागत की अंतर्ग्रस्तता वाले वर्तमान पतन परिदृश्य में तथा अंतर्राष्ट्रीय व्यापार के हित में यान संबंधित प्रभारों के लिए रियायती दरें प्रदान करने की आवश्यकता के कारण सेवाओं में परस्पर आर्थिक-सहायता को हटाने का मुद्दा अवश्यंभावी है। इसी प्रकार, कार्गो प्रहस्तन सेवाओं जैसी सेवाओं में कतिपय कार्गो मर्चों का प्रहस्तन करने की मांग पकोसी पतनों में प्रवृत्त दरों के संबंध में अत्यधिक लचीली है, जिसके कारण अवस्थित दरें अपेक्षित हैं। ऐसा विद्यमान राजस्वों को कम करके नहीं किया जा सकता, बल्कि इसको अन्य कार्गो मर्चों की दरों में वृद्धि द्वारा जारी रखा जाता है, जो पतन में कॉल हेतु अपनी मांग में लचीली नहीं है जैसे धर्मल कोयले, कॉपर सांद्र, पीओएस उत्पादों इत्यादि का कैस्टिक कार्गो। इससे पतन द्वारा वृद्धि/कमी की परिवर्ती दरें परिणामी हुई है ताकि वक्षिणी समुद्रों में प्रतिस्पर्धा हो सके।

- (16) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.11.4 में यह निर्धारित किया गया है कि परस्पर आर्थिक-सहायता को घटाने का रूप से अंततः इसे समाप्त किए जाने के उद्देश्य से प्रतिबंधित किया जाएगा। चूंकि, अधिशेष उत्पादन क्रियाकलापों में कोई कमी प्रस्तावित नहीं की गई है, घाटे में घस रही यान संबंधित गतिविधियों को अधिशेष कार्गो प्रहस्तन क्रियाकलापों से पहले ही परस्पर आर्थिक-सहायता उपलब्ध है।

यद्यपि, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.11.4 में परस्पर आर्थिक-सहायता पर प्रतिबंध लगाने और अंततः उसे घटाने का रूप से समाप्त करना निर्धारित किया गया है, पतनों में वास्तविक परिदृश्य जैसे अंतर्राष्ट्रीय व्यापार के हित में पतन द्वारा स्वयं अपने संसाधनों से पूंजीगत तलकर्मण पर भारी व्यय उपगत करने के कारण परिवर्ती शुल्क पतन में यान संबंधित प्रभारों को महंगा बना देता है, अतः अधिशेष सर्जक गतिविधियों में किसी वृद्धि को अनुमति देने की संकल्पना को प्रभालनों के उक्त दबाव के साथ पतनों पर अधिरोपित नहीं किया जा सकता। कैस्टिक/कैस्टिक-मिश्र कार्गो के स्वरूप को विचार में लेते हुए पतनों के पास कतिपय कार्गो मर्चों के लिए कीमत नियंत्रण में संतुलन या परिवर्ती व्यवहार करने के लिए उपलब्ध होना चाहिए, ताकि, ये अपने ध्रुव में वृद्धि कर सकें। अतः इस प्राधिकरण से अनुरोध है कि वह ऊपर व्याप्त दबावों की पृष्ठभूमि में प्रस्ताव पर विचार करे तथा अधिशेष/घाटे की गतिविधि के मामले में परिवर्ती व्यवहार को अनुमोदित करे।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.11.3 में यह कहा गया है कि अधिशेष कार्यकलापों में कोई वृद्धि अनुमत नहीं की जाएगी, बल्कि ऐसी वृद्धि की मांग किसी अन्य उप-गतिविधि/सेवा/वृद्धि या अन्यथा के लिए निम्नतर प्रशुल्क का निर्धारण करने के लिए की गई हो। अधिशेष क्रियाकलाप में वृद्धि की मांग करने वाले टीपीटी के प्रस्ताव

जैसे संश्लेषित प्रमुख विमाननिर्देशों के इस खंड को पुनः करता नहीं गया गया है तथा इसके प्रभाव से परस्पर अधिक-सहायता के प्रभाव में वृद्धि होने की संभावना है। कृपया टिप्पणी करें।

- (17) प्रस्तावित दरों के मूल में निम्नलिखित आशोधनों के कारण 2007-08 से 2009-10 तक के प्रत्येक वर्ष के दौरान टीपीटी को प्रभावित होने वाले संगठित अतिरिक्त राजस्व को निर्दिष्ट करते हुए एक विवरण प्रस्तुत करें:-

- (i) मौजूदा दरों के मूल में प्रस्तावित संशोधन (कार्यकलापवार/उपकार्यकलापवार और)
- (ii) मौजूदा शर्तों में प्रस्तावित आशोधन (वित्तीय प्रभाव वाले प्रत्येक प्रस्तावित आशोधन के लिए)
- (iii) नवीन प्रयुक्त नई (मदवार)
- (iv) नवीन शर्तें (मदवार)

H. सार्वजनिक

- (i) इस प्राधिकरण ने सभी प्रमुख पतनों को मुख्यतया वाणिज्यिक विचारधारा के आधार पर अपने विवेकानुसार इसके दरों के मूल में निर्धारित दरों को कम करने के लिए गम्यता अनुमत कर दी है। ऐसे अपचयन, यदि टीपीटी द्वारा कोई किया गया है, को सुवीचक करें तथा प्रचल ऐसी रिआयतों का अत्यन्त की वृद्धि पर परिणामी प्रभाव तथा राजस्व के अपचयन पर प्रभाव का व्यवहार विश्लेषण करें तथा प्रस्तुत करें।

- (ii) संश्लेषित प्रयुक्त विमाननिर्देशों के अध्याय 7 के संदर्भ में टीपीटी द्वारा की गई कार्रवाई स्पष्ट करें।

III. दरों का मूल

- (1) अवधान - सामान्य शर्तें तथा निबंधन

- (i) विनिर्दिष्ट भुगतानों/प्रतिदायों पर व्याज से संबंधित टिप्पणी सं- 4(ख) में प्रस्तावित प्रावधान को आशोधित करके भारतीय स्टेट बैंक की प्रकृत प्रमाण उधार दर के आधार पर एक विशिष्ट व्याज दर निर्धारित करें।

दरों के मूल में प्रस्तावित आशोधन निम्न प्रकार हैं:-

[लाख रुपये]	
क्र०सं०	विवरण
i.	मौजूदा दरों के मूल में प्रस्तावित संशोधन (विचारकलापवार/उप-विचारकलापवार)
ii.	मौजूदा शर्तों में प्रस्तावित आशोधन (वित्तीय प्रभाव वाले प्रत्येक प्रस्तावित आशोधन के लिए)
iii.	नई प्रयुक्त नई (मदवार)
	(क) नए गैर अंतरण प्रचार
	(ख) नवीन शर्तों के प्रयोग हेतु प्रचार
iv.	नवीन शर्तें (मदवार)

- 16001 से 21000 पीछाटरी के कंटेनर यानों तथा 21000 पीछाटरी से अधिक के कंटेनर यानों के लिए पैकेज नैरीन (समुद्री) प्रचारों में वर्ष 2004-05 में 88.34 लाख रुपये की रियायत दी गई। इसके परिणामस्वरूप, पूर्व में सिंगपुर/कलिंग तथा पश्चिम में कलकत्ता से प्रत्यक्ष गम भागों के यातायात में वृद्धि हुई।

- 1800 टीईयू बक्का से अधिक के मुख्य लाईन कंटेनर यानों को 65% रियायत देने के सरकार के निर्देश के आधार पर रियायतें दी गई (382.24 लाख रुपये का प्रचार)। इसी प्रकार, 1.7.2004 से 31.3.2005 तक अन्य यानों पर 10% रियायत की सुस्वात की गई। तथापि, दोनों रियायतों से इस अवधि के दौरान कंटेनर यातायात में उत्तेजनीय सुधार परिणामी नहीं हुआ।

नए शुरू किए गए मुख्य लाईन कंटेनर यान तथा नौसैनिक लाईनों के लिए 10% रियायत वर्ष 2005-06 में दी गई। फल में अक्षयों की गई चार नई लाईनों के परिणामस्वरूप 33.49 लाख रुपये की रियायत दी गई।

तुर्कीकोरिन पतन व्यास के यातायात प्रबंधक के माध्यम से नियमित जपान द्वारा प्रसारित योजना नामक तुर्कीकोरिन पतन व्यास कार्गो प्रहस्तन शक्ति पुल के लिए प्रचारों के नियतन हेतु प्रस्ताव प्रस्तुत कर दिया गया है, जो इस प्राधिकरण के पास विचारार्थ है।

नौ पीएसटीएस एण्ड संस द्वारा आपूर्ति मोबाइल फ़ोन के लिए दरें निकट करने का एक अन्य प्रस्ताव भी इस प्राधिकरण को प्रस्तुत किया गया है। अन्य अधिकृत सेवा प्रदायकों के संबंध में, फल संबंधित अधिकृत सेवा प्रदायकों से प्रस्ताव प्राप्त करके प्राधिकारियों को इसे प्रस्तुत करने हेतु कार्यवाई कर रहा है।

भारतीय स्टेट बैंक की प्रकृत प्रमाण उधार दर के आधार पर विशिष्ट व्याज दर को अपनाने का अनुरोध सही नहीं है।

- (क) प्रस्तावित प्रावधान सं० (x), (xi) तथा (xii) के संदर्भ में पत्तन उपकरण को बीमाकृत करने तथा बीमा कंपनी से क्षतियों की वसुली प्राप्त करने के संबंध में टिप्पणी करें, जैसाकि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.14 में अनुसंसा की गई है।
- (ख) संशोधित लागत विवरणों में पत्तन उपकरण/परिसंपत्तियों के बीमा के लिए वर्ष 2008-07 से 2009-10 के लिए 2 करोड़ रुपये प्रतिवर्ष के अनुमान शामिल किए गए हैं। चूंकि, बीमा लागत को प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया में लागत का एक घटक माना गया है, बीमा व्यवस्था के अंतर्गत शामिल ऐसे उपकरणों को क्षति, यदि कोई हो, की वास्तविक लागत को बीमा कंपनी से वसूल किया जा सकता है। अतः प्रस्तावित टिप्पणी सं० (x), (xi) तथा (xii) में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.14 के अनुसार उपयुक्त प्रकार से संशोधन किया जाए।
- (ग) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.15 के अनुसार प्रस्तावित दरों के मान में निम्न सामान्य शर्त को शामिल किया जाए:-
'प्रयोक्तृओं द्वारा पत्तन पर आरोप्य युक्तिसंगत स्तर से आगे विलंबों के लिए प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा।'
- (2) **अनुसूची 1 - पत्तन देयताएं**
- (i) तटीय यान के लिए पत्तन देयताओं के उद्ग्रहण की इकाई को आशोधित करने के कारण स्पष्ट करें, जिसमें इसे 30 दिनों में अधिकतम तीन प्रवेशों तक सीमित किया गया है। साथ ही, यानों की संख्या के चारों प्रस्तुत करें, जिन्होंने महीने में एक से अधिक बार प्रवेश किया तथा उन यानों की संख्या भी बताएं जिन्होंने विगत तीन वर्षों के दौरान माह में तीन बार से अधिक बार प्रवेश किया।
- चूंकि, पत्तन देयताएं यान के प्रवेश के लिए एक शुल्क है, तटीय यान के लिए 30 दिनों में एक बार पत्तन देयताओं का उद्ग्रहण करने की प्रक्रिया की समीक्षा करें। आगमन की प्राथमिकता में समंजन के साथ उद्ग्रहणकी इकाई में भी कमी की जानी चाहिए।
- (3) **अनुसूची 2.1 - पायलिटैज शुल्क**
- (i) प्रथम स्लेब अर्थात् गोदियों के प्रत्येक समूह के लिए 30000 जीआरटी तक तथा उसे शामिल करते हुए प्रस्तावित शुल्क के परिकल्पन का आधार बताएं।
- विभिन्न प्रयोक्तृओं/प्रयोक्ता संघों द्वारा किए गए इन प्रस्तुतीकरणों के मद्देनजर कि तृतीयकोटि पत्तन पर आने वाले अधिकांश यान 30,000 जीआरटी से कम होते हैं, टीसीटी प्रस्तावित तीन स्तरीय स्लेबों की समीक्षा करने पर इस तरह विचार करें कि प्रस्तावित प्रशुल्क का प्रभाव यानों की किसी विशिष्ट श्रेणी, जो पत्तन में प्रमुख है, पर महत्वपूर्ण न हो।
- (ii) प्रस्तावित टिप्पणी सं० 1 को आशोधित करके उसमें यह स्पष्ट बताया जाए कि संयुक्त पायलिटैज शुल्क में पत्तन सुविधा हेतु किया गया यान अंतरण भी शामिल होगा।
- आइपीए सभी पत्तनों द्वारा अपनाते हेतु साझा दिशानिर्देशों के मुद्दे का अध्ययन कर रहा है।
- पत्तन ने किसी बीमा कंपनी के साथ कोई बीमा पैकेज निष्पादित नहीं किया है। पत्तन की बीमा निधि सामान्यतः अपेक्षित निधि आकार से कम है। बीमा के लिए प्रावधान प्राकृतिक आपदाओं यथा बाढ़, सूखना, सुनामी इत्यादि जैसे विशिष्ट जोखिमों के प्रति है। जोखिमों में प्रयासनात्मक मुद्दों के कारण अन्य क्षतियां शामिल नहीं हैं। अतः पत्तन में प्रयासन के दौरान प्रयोक्तृओं को होने वाली क्षतियों को क्रमांक x, xi, xii के तहत मौजूदा सामान्य शर्तों तथा निबंधनों में शामिल किया जाना अपेक्षित है तथा इसलिए इन्हें बनाए रखा जाना है।
- यह शर्त पहले ही गोदी किराया प्रभारों तथा लंगरगाह शुल्क में शामिल है तथा इसलिए दिशानिर्देशों में यथा दर्शित विशिष्ट निर्धारण का प्रश्न नहीं उठता।
- तटीय यानों के लिए पत्तन देयताओं का भुगतान अधिकतम 3 प्रवेशों के अध्याधीन 30 दिनों में एक बार करने का प्रावधान भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 के पूर्ववर्ती प्रावधानों पर आधारित है तथा इसे जारी रखा जा रहा है। पत्तन में इस प्रावधान के सामानुभोगी अधिकांशतः धर्मल कोयला यान तथा 50% तेल यान हैं। केवल कोयला यानों के लिए दर में प्रति प्रवेश 50% की कमी की जा सकती है।
- इस संबंध में एक विवरण प्रस्तुत है जो यह दर्शाता है कि एक कोयला यान प्रत्येक माह पत्तन में औसतन दो बार प्रवेश करता है।
- इसने संबंधित गोदियों में प्रहस्तित यानों का औसत जीआरटी प्रस्तुत किया है।
- बाद में, संयुक्त सुनवाई में चर्चाओं के आधार पर, निर्यात के लिए स्लेबों को मौजूदा दरों के मान के अनुसार प्रतिधारित रखा गया है।
- पत्तन की सुविधा के लिए यानांतरणों को शामिल करने के इस प्राधिकरण के निदेश को नोट कर लिया गया है।

संयुक्त शुल्क में शामिल गोदिया अंतरण बटक को शुल्क विषय जाए तथा संयुक्त पायलिटेज शुल्क की इकाई पर को समुदाय कम से कम किए जाए।

- (iii) सार्वजनिक टिप्पणी सं० 2 (ख): गोदियों के बीच अंतरण के मामले में पायलिटेज शुल्क के 25%/50% पर प्रस्तावित अंतरण प्रभाव का इस तथ्य के प्रकाश में अधिवक्ता द्वारा कि संग्रहण (गुणवत्ता) को अंतरण के प्रकार भी इसी तरह पर प्रस्तावित कि नए हैं। टीपीटी अंतरण प्रकारों को पायलिटेज शुल्क से संबंधित किए बिना संबंधित गोदियों के बीच याग के अंतरण के लिए आवेदनित सेवाओं की लागत के संबंध में प्रति जीआरटी याग दर गोदियों के बीच अंतरण प्रकार प्रस्तावित करने पर विचार कर सकता है, क्योंकि पिछले प्रमुख आवेदन में तथा विभिन्न संघर्षों के लिए अंतरण प्रकार अनुमोदित करने वाले अनुवर्ती आवेदनों में सुझाया गया है। ये प्रकार वर्तमानक जीआरटी पर स्लाइडिंग दरों के साथ 3 सप्ताह की सीमा में प्रस्तावित किए जा सकते हैं, जो संशोधित प्रमुख विनियमों के खंड 6.10 के अनुसार हो।

- (iv) इस प्राधिकरण ने इन मामलों, जो उत्पादकता मानवों के समुदाय नहीं है, को अंतरित करने के लिए निर्धारित शुल्क के समुदाय संबंधी आवेदन सं० टीपीटी/22/ 2008-टीपीटी विनियम 22 जून 2004 को अनुमोदित करते समय टीपीटी को सलाह दी थी कि वह मामलों द्वारा अनुपातमूलक उत्पादकता मानवों संबंधी व्यापक विनियमों शामिल करें।

तथापि, टीपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा दिए गए सुझाव पर विचार नहीं किया है तथा विद्यमान प्रबंधन को जारी रखने का प्रस्ताव किया है। टीपीटी को पुनः सलाह दी जाती है कि वह इस आवेदन में इस प्राधिकरण द्वारा दिए गए सुझाव का अनुपालन करे तथा अंतरण प्रक्रम में पारदर्शिता आने के लिए टिप्पणी सं० 8 में उपयुक्त आलोचनों का प्रस्ताव करे।

- (v) प्रेगार्ड ब्लॉकों तथा लोगों सहित (विशेष सामान्य कार्यों तथा मशीनरी को छोड़ कर) समस्त बल्क आयात/निर्यात वस्तु के कार्यों को हटाने के लिए 1 रुपया प्रति टन के सफाई प्रभावों के समुदाय के संबंध में प्रस्तावित टिप्पणी सं० 9(क) को शामिल करने के अलावा तथा कार्यों को स्पष्ट करें।

जोय करें कि वफा प्रति टन अक्षर नय पर आधारित इस समुदाय का समुदाय प्रकार के साथ किया जा सकता है। यदि हां, तो प्रस्तावित दरों के नाम के मशीनें में समुदाय आलोचन का प्रस्ताव करें।

- (vi) प्रस्तावित टिप्पणी सं० 3 में पहले कार्यों के विभिन्न संघर्षों का निर्धारण किया गया है, जिन्हें परत सुविधा हेतु अंतरण करना जाएगा। अतः प्रत्येक अक्षर पर पोत के अंतरण के लिए परत/एपेंट की सुविधा का निर्माण करने का अधिका, टीपीटी को विवेकविकार देने संबंधी प्रस्तावित टिप्पणी सं० 10 को शामिल करने के कारण स्पष्ट करें।

सामान्य कार्यों के संबंध में प्रभावों को कम करने के इच्छा प्रस्ताव के अधिकतम 25% तथा 50% के संयुक्त अंतरण तथा-को प्रतिबंधित रखा जाए, क्योंकि वर्तमान तथा निर्धारित विनियमों का विचार करने की स्थिति में है।

(क) गोदियों के बीच अंतरण के मामले में निर्धारित शुल्कों को 25%/50% की प्रतिशतता गोदियों में अंतरित दूरी तथा इसी प्रकार एवं यक्षिणी प्रकार पर विनियम के संबंध में है। संग्रहण को अंतरण के लिए प्रकार कम को संग्रहण से गोदी में पहले तक विनियमित एकलक्षण प्रचारण को ध्यान में रखते हुए पूर्ण निर्धारित शुल्क के समुदाय हैं। एसीकोरिन परत में प्रभावों के प्रभाव की पुष्टि में अंतरण प्रकारों के संग्रहण को सरल बनाने के लिए, निर्धारित शुल्क की कतिपय प्रतिशतता पर निर्धारित अंतरण प्रकारों को प्रतिबंधित, तथा कम। वर्तमानक जीआरटी पर स्लाइडिंग दरों का प्रत्यक्ष सुविधा की निर्धारित शुल्क की प्रतिशतता द्वारा रखा है। अतः एक संशोधन को प्रतिबंधित रखा जाए।

(ख) इसने उपर्युक्त पत्र सं० ए-1/1/2008-सागत निर्माण 31.5.2007 के तहत प्रस्तुत किया है कि अंतरण के लिए निर्धारित आवेदन दरें अति उच्च होती तथा व्यापार जगत संघर्षों को उत्पन्न करे। अतः इसने विभिन्न कार्यों के बीच अंतरण के लिए पायलिटेज शुल्कों के 25%/50% पर अंतरण प्रकारों का प्रस्ताव किया है।

कार्यों के अंतरण के लिए कारण के रूप में उत्पादकता मानवों निर्धारित करने के महत्व को विनियमों स्वीकार कर लिया गया है। तथापि, गोदी के लिए प्रतीक्षा, पारित संघर्षों में कार्यों को उपलब्धता, बट ब्लॉकों की व्यवस्था न रखने वाली गोदियों में कार्यों के प्रचारण के लिए नाम के निर्धारों का प्रयोग इत्यादि के कारण उत्पादकता मानवों को शामिल न किए जाने को ध्यान में रखते हुए इस निर्धारों को कठोरता से प्रयोज्य नहीं किया जा सकता। अतः ऐसे निर्धारों तथा गोदियों के लिए उपलब्ध आवश्यक एवं संग्रहण में प्रतिबंधित कार्यों को ध्यान में रखते हुए उत्पादकता में परिवर्तनीयता के कारण नकारा तथा कुछ विनियमों पर आधारित आवश्यक है। उत्पादकता के आधार पर विनियमों हेतु अंतरण के मुद्दे पर जोर नहीं दिया जाना चाहिए, जब परत तथा जहाज के अपने केरिओं एवं निजी समुदाय द्वारा कार्यों का प्रचारण उत्पादकता मानवों के साथ पूर्णतया सुलभता का एक संशोधन नहीं है।

बाद में बायर किए गए संशोधित प्रस्तावित दरों के रूप में टीपीटी ने निर्धारित अनुवर्ती में सतत कार्य को सतत किया है तथा इसे बटशुल्क अनुवर्ती में अंतरित कर दिया है।

विशिष्ट प्रचारणमूलक समुदायों का समुदाय करने के लिए टिप्पणी सं० 3 को अंतरित किया गया है।

- (viii) टीपीटी अंतरण प्रभार की मौजूदा संरचना की समीक्षा करे तथा संबंधित गोदियों/संगरगाहों के बीच यान को अंतरित करने के लिए प्रदत्त सेवाओं की लागत के संदर्भ में यान के प्रति पीआरटी के आधार पर अंतरण प्रभारों का प्रस्ताव उसे निर्यात शुल्क से संबद्ध किए बिना करे। टीपीटी इस अनुसूची को युक्तिसंगत बनाने तथा सरल बनाने का प्रयास भी करेगा।
- (ix) आपके अनुवर्ती पत्र दिनांक 29 मई, 2007 में यान के प्रति पीआरटी पर प्रस्तावित अंतरण प्रभारों के परिकलन का आधार बताएं।
- (4) **अनुसूची 2.3 - कर्षनाव किराया शुल्क**
- (i) क्रमांक 2(i) तथा (ii) में निर्धारित कर्षनाव, लांघों इत्यादि के लिए किराया प्रभारों के संदर्भ में टीपीटी दृष्टि नामों के बताए क्रफ्ट की समता सीमा के अनुसार दरों का निर्धारण करने पर विचार करेगा।
- (ii) प्रस्तावित टिप्पणी सं० 1 में आशोधन करके यह बताया जाए कि अंतरण प्रभार के भाग के रूप में उपलब्ध कराई जा रही कर्षनाव सेवा पर कोई प्रभार नहीं होगा, क्योंकि अंतरण प्रभार में कर्षनाव सेवाएं शामिल हैं।
- (iii) प्रस्तावित टिप्पणी सं० 5 के संदर्भ में कृपया पुष्टि करें कि पत्तन सीमाओं के बाहर प्लवमान यान की आवाजाही पर किसी अन्य कानून/विनियम विशेषकर टीपीटी की बदरगाह यान नियमावली द्वारा कोई प्रतिबंध नहीं है।
- (5) **अनुसूची 2.4 - गोदी किराया शुल्क**
- (i) विद्यमान सात स्तरीय संरचना की तुलना में गोदियों के प्रत्येक समूह के लिए एकल गोदी किराया दर का परिकलन करने के आधार को स्पष्ट करें।
- (ii) टीपीटी द्वारा प्रस्तावित एकल गोदी किराया दर पर प्रयोक्ताओं द्वारा व्यक्त की गई चिंता के मद्देनजर, पत्तन विगत दो वर्षों के आधार पर परिकलित औसत स्थिति के आधार पर दो या तीन स्तरीय स्लैबों का प्रस्ताव करने की संभावना पर विचार करेगा, ताकि यानों की किसी विशिष्ट श्रेणी पर यौक्तिकीकरण का महत्वपूर्ण प्रभाव न पड़े।
- (iii) (क) विद्यमान दरों के मान में यह अपेक्षा की गई है कि संबंधित अधिकारी गोदी को खाली कराने के लिए कम से कम 12 घंटे की अवधि का अग्रिम नोटिस दें। क्रमांक 4 पर इस नोटिस अवधि को घटाकर 4 घंटे करने का प्रस्ताव करने के कारण स्पष्ट करें।
- (ख) उन व्यापक दिशानिर्देशों/परिस्थितियों को निर्दिष्ट करें तथा प्रस्तावित दरों के मान में शामिल करें, जिनके तहत उप संरक्षक गोदी खाली कराने के लिए यान को नोटिस जारी करेगा।
- (ग) टिप्पणी सं० 3 पर प्रस्तावित संशोधन निर्धारित समय-सीमा के पश्चात् गोदी किराया की समाप्ति से संबंधित है तथा इसमें गोदी खाली कराने के लिए यान को नोटिस
- एक पृथक दर का परिकलन किया गया है तथा उसे प्रस्तुत किया गया है।
- प्रस्तावित अंतरण प्रभार विद्यमान निर्यात प्रभारों के संदर्भ में है तथा उनका परिकलन उत्तरी ब्रेकवाटर/दक्षिणी ब्रेकवाटर की गोदियों तथा उत्तरी ब्रेक वाटर और दक्षिणी ब्रेक वाटर के बीच की गोदियों में अंतरण हेतु मौजूदा प्रतिशतताओं के आधार पर किया गया है।
- समता, क्रफ्ट की सीमा के संबंध में कर्षनाव किराया प्रभार नियत करने की टीएएमपी की अपेक्षा को स्वीकार कर लिया गया है तथा इसे शामिल कर लिया जाएगा।
- कर्षनाव सेवा को अंतरण प्रभार की परिधि में शामिल करने की अपेक्षा को समावेशित कर लिया गया है।
- यह पुष्टि की जाती है कि पत्तन के प्लवमान क्रफ्ट सांविधिक प्राधिकरण अर्थात् मर्केटाईल मैरीन विभाग से स्वीकृति तथा टीपीटी की बदरगाह क्रफ्ट नियमावली के आधार पर पत्तन की सीमा के बाहर आवाजाही के लिए अर्हक हैं।
- संयुक्त सुनवाई में हुई चर्चाओं के अनुसार गोदी किराया प्रभारों के लिए विद्यमान स्लैबों को प्रतिधारित रखने के मद्देनजर, एकल गोदी किराया प्रभारों का मुद्दा संगत नहीं है।
- ऊपर मद 5(ii) में प्रस्तुत स्पष्टीकरणों के मद्देनजर यह मुद्दा संगत नहीं है। संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में प्रस्तावित स्लैब वर्तमान के समान ही है। अतः इस मामले में प्रयोक्ताओं की चिंता का निवारण हो गया है।
- गोदी खाली करने के लिए कम से कम 12 घंटे की अग्रिम नोटिस अवधि यान द्वारा गोदी खाली न कर पाने के मामले में पत्तन की जवाबदेही के संदर्भ में है। यान को तैयारी संकेत देने तथा 4 घंटे की अवधि के पश्चात् गोदी किराया समाप्त करने के लिए 4 घंटे की नोटिस अवधि का निर्धारण किया गया है।
- 2.4.1 टिप्पणी सं० (3) के तहत दरों के मान में पहले ही उपलब्ध है।
- यदि संबंधित गोदियों में उक्त कार्गो के प्रहसन के उत्पादकता प्रक्रम तथा यान के पार्सल आकार को ध्यान में रखते हुए बर्दिग समिति की बैठक में यान का त्वरित क्रमावर्तन सुनिश्चित करने के लिए उत्पादकता मानदंडों

जारी करने के लिए आपक वित्तनिर्देशों का निर्धारण नहीं किया गया है। टीवीटी से पुनः अनुरोध है कि वह प्रस्तावित वर्षों के माग में उन आपक वित्तनिर्देशों/परिस्थितियों का प्रस्ताव करे, जिनके तहत उप संरक्षक गोदी खाली कराने के लिए जग को नोटिस जारी करेगा।

- (24) (क) यदि जेन उपसब्ध नहीं कराई जाती तो ऐसी सेवा उपसब्ध कराने की लागत के संक्षेप में गोदी किराया प्रभार में 20% की प्रस्तावित घुट का अधिव्यव बतार्।

चुकि, जग के पीछारटी पर गोदी किराया उपग्रहण युनिट प्रति बंटा आकार पर प्रयोज्य है, घुट देने की युनिट भी प्रति अंतरण आकार के बजाए सदस्य रूप से प्रति बंटा आकार पर उपसब्ध होनी चाहिए। इस अवलोकन के प्रवर्तन में प्रस्तावित टिप्पणी सं० (अ) को आशोधित करें।

(ख) टीवीटी के दिनांक 29 मई 2007 के अनुच्छेद पत्र में जेन-मिच गोदियों के लिए गोदी किराया प्रभार में 20% की घुट को बढ़ाने के कारण स्पष्ट करें।

(ग) उन गोदियों को निर्दिष्ट करें, जहां जेन की व्यवस्था पत्रण प्रसिद्धित सेवा प्रदायक द्वारा की जाती है। स्पष्ट करें कि क्या विद्यमान/प्रस्तावित गोदी किराया प्रभार में जेन व्यवस्था का संबंधक शामिल है, जहां जेनों की व्यवस्था पत्रण द्वारा प्राधिकृत निजी सेवा प्रदायक द्वारा की जाती है। यदि हां, तो टीवीटी गोदी किराया में शामिल जेन व्यवस्था संबंधक की सीमा तक प्रस्तावित गोदी किराया में उपयुक्त अभिव्यक्त का प्रस्ताव करें, क्योंकि प्रयोक्तव्यों को जेन का किराया प्रभार सेवा प्रदायक को अदा करना होता।

- (M) प्रत्येक वित्तनिर्देशों में निर्धारित इन सिद्धांतों के अनुसरण में टीवीटी निम्न तब को शामिल करे:-

“उस अवधि के लिए किसी गोदी किराया का उपग्रहण नहीं किया जाएगा, जब जग पत्रण उपकरण की खराबी या विद्युत विकलता के कारण या पत्रण पर आरोप्य किसी अन्य कारण से निरंतर एक घंटे या उससे अधिक समय तक गोदी में निष्क्रिय रहता है।”

- (N) (क) गोदी में उठाने की अनुसूची में संशोधन, गोदी के निरसन, कम्प्यूटर प्रबन्धि में संशोधन इत्यादि सहित मांगी गई सेवाओं के निरसन के लिए एक दिन के गोदी किराया प्रभार के उपग्रहण के बारे में प्रस्तावित टिप्पणी सं० 9 को शामिल करने के कारण इस समय के आसपास में स्पष्ट करें कि किसी अन्य पत्रण के वर्षों के माग में इस प्रकार के प्रत्येक का निर्धारण नहीं किया गया है। स्पष्ट करें कि ऐसे निरसन प्रभारों को गोदी किराया प्रभार से संबद्ध करने के बजाय निर्धारित शुल्क की नगति निर्दिष्ट दर पर प्रस्तावित नहीं किया गया है।

तो सुधारने के अनुदेशों के बावजूद, अविवेकता मांगव्यों का अनुपालन नहीं किया जाता है, तो उप संरक्षक जग को गोदी खाली करने का नोटिस देगा।

(क) पहले टीवीटी में इस समय में पत्रण परिकल्पना प्रस्ताव करने के लिए सहमति थी थी। सवर्गतर, इसने प्रस्तुत किया है कि प्रस्तावित घुट का कोई अधिव्यव नहीं है तथा इसलिए इस प्रयोक्त का प्रस्ताव वापस ले लिया गया है।

(ख) इसने सवर्गतर स्पष्ट किया है कि गोदी किराया प्रभारों की 20% की घुट की व्यवस्था करने वाले जेन को प्रतिकारित किया गया है तथा हटाया नहीं गया है। जो प्रस्ताव किया गया है, वह पत्रण उपकरण की खराबी या विद्युत विकलता अथवा पत्रण पर आरोप्य किसी अन्य कारण से निरंतर एक घंटे या उससे अधिक के लिए गोदी किराया में घुट की सुलझात के लिए सहमति को वापस लेना है। ऐसा इसलिए है, क्योंकि सुलीकरण पत्रण में सिंप डेरिक भी कार्य करते हैं, कोई घट जेन उपसब्ध हो तथा घाट जेन की प्रयोग प्रयोक्त के विकल्प पर है। अतः पत्रण पर आरोप्य घाट जेन की उपसब्धता के कारण समय का स्पष्ट सीमांकन तथा अधिविधायक प्रचालनात्मक घुटिकरण से संभव नहीं है। अतः उक्त घंटे को शामिल किए जाने की आवश्यकता नहीं है।

(ग) टीवीटी ने वर्तमान में तीन 20 टन इरलपल घाट जेनों की व्यवस्था गोदी सं० III तथा IV में की है। जग गोदियों में घाट जेनों की कोई व्यवस्था नहीं है तथा इसलिए ऐसी गोदियों में घुट अनुमत की गई है।

प्राधिकरण के सुझाव के अनुसार उक्त प्रावधान को शामिल कर लिया गया है।

(क) टिप्पणी में निरसन प्रभार जेनों को निरसन करने के लिए वाला हेतु एक साक्षि है, जिसे साक्षि की एकसमंजस दर के समीर पीछारटी से संबद्ध किया जाना चाहिए।

(ख) टीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण में इन कारणों को स्पष्ट नहीं किया गया है कि निरसन प्रभारों को गोदी किराए से संबद्ध क्यों किया जाए, जो यान के जीआरटी पर उद्ग्रहीत किया जाता है, अतः हमारा प्रश्न दोहराया गया है।

(6) अनुसूची 2.6 - लंगरगाह शुल्क

- (i) इस अनुसूची के तहत निर्धारित विभिन्न शर्तें आदेश सं० टीएएमसी/80/2003-टीपीटी दिनांक 15 मार्च, 2004 के तहत इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित शर्तों के अनुरूप नहीं पाई गई हैं।

विद्यमान शर्तों में इन आशोधनों का प्रस्ताव करने के कारण स्पष्ट करें।

(ख) विगत अवधि के लिए उपलब्ध सांख्यिकीय सूचना के आधार पर वर्ष 2007-08 तथा 2009-10 के प्रत्येक वर्ष के लिए लंगरगाह शुल्क से संबंधित विद्यमान प्रावधानों में प्रस्तावित आशोधन के कारण टीपीटी को उपाधित होने वाली संभावित अतिरिक्त आय निर्दिष्ट करें।

- (ii) (क) आदेश सं० टीएएमसी/80/2003-टीपीटी दिनांक 15 मार्च, 2004 के तहत अंतरिम व्यवस्था के रूप में लंगरगाह शुल्क अनुमोदित करते समय इस प्राधिकरण ने विशिष्ट रूप से पत्तन को सलाह दी थी कि वह आगे प्रशुल्क संगोचन के समय लंगरगाह की अवस्थिति, गहराई, उपलब्धता, वहां उपलब्ध गहराई इत्यादि के संदर्भ में पृथक जीआरटी आधारित लंगरगाह शुल्क का प्रस्ताव उन गोदी किराया प्रभारों से संबद्ध किए बिना करे। तथापि, टीपीटी ने वर्तमान प्रशुल्क संगोचन प्रस्ताव को दायर करते समय हमारे सुझाव का अनुपालन नहीं किया है। पूर्व में दी गई सलाह पर यथेष्ट विचार करते हुए प्रस्तावित दर्श की समीक्षा करें।

(ख) लंगरगाह की अवस्थिति, लंगरगाह में उपलब्ध गहराई इत्यादि के संदर्भ में जीआरटी आधार पर लंगरगाह शुल्क का निर्धारण मुख्य पत्तन न्यात इत्यादि जैसे कुछ अन्य महत्वपूर्णों में किया गया है। अतः टीपीटी से पुनः अनुरोध है कि वह पूर्व में दी गई सलाह को यथेष्ट रूप से विचार में रखते हुए प्रस्तावित लंगरगाह शुल्क की समीक्षा करे।

(7) अनुसूची 3.1 - घाटशुल्क दृष्टाएं

- (i) घाट शुल्क प्रभार का प्रस्ताव प्रहस्तन की लागत तथा कार्गो के प्रहस्तन तथा भंडारण में ली जाने वाली अपेक्षित विशेष वेतनांश के आधार पर किया जाए, जैसा कि संगोचित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.2.2 में निर्धारित किया गया है। टीपीटी तदनुसार घाटशुल्क अनुसूची को युक्तिसंगत बनाने तथा सरल बनाने पर विचार करे। साथ ही यह स्पष्ट करते हुए एक संक्षिप्त टिप्पणी प्रस्तुत करें कि प्रस्तावित घाटशुल्क अनुसूची किस प्रकार संगोचित दिशानिर्देशों की शर्तों के अनुरूप है।

- (ii) (क) पत्तन ने कुछेक वस्तुओं के लिए घाटशुल्क दर में 3% वृद्धि का तथा कुछेक अन्य वस्तुओं के लिए 16% से 42% वृद्धि का प्रस्ताव किया है, जो इस तथ्य के बावजूद है कि विचाराधीन तीन वर्षों के लिए लागत विवरण में 41% की राजस्व अधिशेष स्थिति का पूर्वानुमान लगाया गया है। इस

(ख) यान के जीआरटी से संबंध केवल संदेय प्रभारों का परिकलन करने तथा प्रभारों की राशि नियत करने के लिए है। अतः इसे प्रतिधारित रखा जाए।

(क) यदि यानों के उठरने की अवधि मालदीव तथा कोलम्बो जा रहे यानों के लिए क्रमशः 24 घंटे एवं 48 घंटे से अधिक है, तो लंगरगाह प्रभारों का उद्ग्रहण करने का प्रावधान ऐसे यानों को कोई प्रभार अदा किए बिना उठरने हेतु लंगरगाह स्थल का प्रयोग करने की अनुमति देने के लिए है, जिन्हें पूर्ववर्ती संगोचन में शामिल नहीं किया गया था।

(ख) लंगरगाह शुल्क में अतिरिक्त आय को पहले ही परिकलन में शामिल कर लिया गया है। औसत वार्षिक आय 30.00 लाख रुपए होती है।

लंगरगाह शुल्क के संबंध में इसका पूर्ववर्ती प्रस्ताव अपेक्षाकृत दीर्घ अवधि के लिए लंगरगाह में उठरने के लिए यानों पर दैनिक प्रभार का निर्धारण करने के आलोक में था। लंगरगाह में रुकने पर आधारित प्रति इकाई प्रभार निर्धारित करना संगत नहीं है, क्योंकि यह यानों के लिए एक सेवा आधारित सुविधा नहीं है। अतः यह प्राधिकरण बिना किसी आशोधन के पत्तन के प्रस्ताव को स्वीकार करे।

अन्य पत्तनों से भिन्न, तूतीकोरिन पत्तन में लंगरगाह में उपलब्ध गहराई एकसमान है तथा इसलिए गहराई के अनुसार परिवर्ती दरें निर्धारित करना संगत नहीं है। अतः पत्तन के प्रस्ताव को मान लिया जाए।

प्रहस्तन की लागत पर सीधे आधारित घाटशुल्क प्रभारों को पत्तनों के संदर्भ में अपेक्षित क्रियान्वित नहीं किया जा सकता, क्योंकि सेवा स्तर में परस्पर आर्थिक-सहायता का घटक पहले ही कार्गो प्रहस्तन, भंडारण तथा पत्तन और गोदी सुविधाओं में उपलब्ध है।

विभिन्न कार्गो के लिए अपनाई गई संगोचन की परिवर्ती प्रतिस्पर्धा केन्द्र तथा कोचीन के पड़ोसी पत्तनों में प्रचुर वरों के नाम के आलोक में उक्त कार्गो की संवेदनशीलता से संबंधित है। प्रयोक्ता भी ऐसे संवेदी कार्गो के लिए प्रतिस्पर्धी दरें चाहते हैं, ताकि पत्तन के शुपट में सुधार किया जा सके। इस संदर्भ में, उक्त परिवर्ती व्यवहार के लिए प्रयोक्ताओं से

संदर्भ में, प्रस्तावित घाटशुल्क वरीय वन परिकल्पन करने के लिए पतन द्वारा किए गए कर्मचारी सर्वेक्षण विस्तारण की एक प्रति प्रस्तुत करें।

(ख) कोयला की जेट्टी के लिए प्रस्तावित कोयले तथा कोक में 17% तथा पीकोएल उत्पादों में 15% की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य इस तथ्य के प्रकाश में बताया जाना आवश्यक है कि ये उप-गतिविधियाँ अर्थात् कोयला जेट्टी में प्रस्तावित कोयला 52% अतिरिक्त में है तथा कोक प्रहस्तान गतिविधि विचारणीय तीन वर्षों के लिए 87% का अतिरिक्त अतिरिक्त वर्धता है।

(ग) केन्द्रीय तथा केन्द्रीय-निच कागजों तथा के असाधारण पर असाधारण घाटशुल्क में परिवर्ती वृद्धि का प्रस्ताव करने के लिए पतन द्वारा किया गया विस्तारण प्रस्तुत करें।

(घ) सल्फर तथा रॉक फास्फेट को जो अतिरिक्त अर्थात् उर्वरक के रूप में तथा उर्वरक के निच के रूप में अंगीकृत करने के कारण स्पष्ट करें। उर्वरक से निच सल्फर तथा फास्फेट के लिए प्रस्तावित परिवर्ती दर का औचित्य उर्वरक के रूप में सल्फर तथा रॉक फास्फेट का प्रहस्तान करने में अंतर्ग्रस्त लागत के संदर्भ में इस कार्यों के प्रहस्तान में अंतर्ग्रस्त अतिरिक्त लागत के संदर्भ में बताएं।

(ङ) ऊपर के संदर्भ में यह स्पष्ट किया गया था कि विभिन्न प्रयोगशालाओं द्वारा कार्गो वन का अंतिम प्रयोग पतन द्वारा उपप्रेषित किए जाने वाले प्रमुख के निर्धारण हेतु समस्त-संगत कारक नहीं होगा। संशोधित प्रमुख विधानिर्देशों के खंड 4.2.2 के अनुसार, घाट शुल्क प्रसार प्रहस्तान की लागत तथा कार्गो के प्रहस्तान तथा भंडारण के समय की जाने वाली आवश्यक विशेष वैज्ञानिक के आधार पर प्रस्तावित किया जाना चाहिए। टीपीटी उर्वरक के रूप में तथा उर्वरक से अथवा प्रमुख सल्फर और रॉक फास्फेट के लिए प्रस्तावित परिवर्ती घाटशुल्क दर की समीक्षा करें और विधान्य दरों के रूप में तथा निर्धारित एक एकसमान दर का प्रस्ताव करने पर विचार करें।

(च) गोला गरी तथा चारकोल के प्रहस्तान में अंतर्ग्रस्त लागत के संदर्भ में कोयला केक के लिए चारकोल के समतुल्य घाटशुल्क दर प्रस्तावित करने के कारणों का औचित्य बताएं।

(छ) कोयला जेट्टी के लिए प्रहस्तान किया गया कोयला तथा कोक (भारत कोयले को छोड़कर) हमारे आदेश सं० टीएनवी/4/2004-सामान्य दिनांक 7 जनवरी 2005 तथा तबसे संशोधन दिनांक 15 मार्च 2005 के अनुसार तटीय विधायन के लिए हकदार हैं। इसी प्रकार, एलपीजी की नीयकन मंत्रालय द्वारा प्रस्तुत किए गए स्पष्टीकरण के अनुसार तटीय विधायन का हकदार है। अतः टीपीटी इन दोनों कार्यों के लिए भी विधायी घाटशुल्क का प्रस्ताव करें।

(ज) संशोधित प्रमुख विधानिर्देशों के खंड 4.2.2 के नवंबर क्रमांक 18 से 23 के लिए प्रस्तावित यथामूल्य दरों को समस्त कर दिया जाए। इन दरों के लिए घाटशुल्क का

प्रयोगशाला के सिवाय बाजार सर्वेक्षण विस्तारण का मुद्दा बहुत अधिक संगत नहीं है।

युक्ति, पूर्व में स्पष्ट किए गए कार्गो से सेवा के भीतर तथा सेवा में परस्पर आर्थिक-साहायता की आवश्यकता है, केन्द्रीय कार्गो के प्रमुख में वृद्धि का उचितत पूर्वनिर्माण लगाया गया है। यद्यपि, कोयला प्रहस्तान, पीकोएल प्रहस्तान से संबंधित उप-गतिविधि से जारी अतिरिक्त वृद्धि हो रहा है।

औद्योगिक कोयले को छोड़कर (जिसके लिए 10% अपचयन का प्रस्ताव किया गया है) मौजूदा प्रभावों को जारी रखने तथा अन्य संबंधित प्रभावों में अपचयन के वर्तमान प्रस्ताव के आशोक में यह मुद्दा संगत नहीं है।

कार्गो रॉक फास्फेट का आयात रीयर उर्वरकों का निर्माण करने के लिए उर्वरक संघटक के रूप में किया जाता है। साथ ही, विनिर्माणकारी कार्यकलाप करने वाली एक कंपनी भी रॉक फास्फेट का आयात करती है। अतः सुनिश्चिता बनाये के लिए तथा उर्वरक सतहों के लिए विरोध दर का निर्धारण करने के लिए सल्फर एवं रॉक फास्फेट के परिवर्ती अंगीकरण की सुझाव की गई है।

इस प्राधिकरण द्वारा दिए गए सुझाव का संशोधित प्रस्ताव में अनुपलब्ध कर लिया गया है।

गोला गरी तथा चारकोल बहुत प्रहस्तित कार्गो नहीं है तथा पतन में इनके प्रहस्तान की मात्रा भी बहुत कम है। अतः दोनों को 28 रूप प्रति मीटन के एक ही स्तर पर प्रसारित करने का प्रस्ताव किया गया है। इसने पुष्टि की है कि गोला गरी के प्रहस्तान की विधि चारकोल के समरूप ही है।

हालांकि टीपीटी ने आरंभ में तर्क दिया था कि टीएनवी विधानिर्देशों के अनुसार, विधायी प्रमुख कोयला जेट्टी के लिए प्रस्तावित कोयले तथा कोक एवं पीकोएल उत्पादों के संबंध में प्रयोज्य नहीं है, आप में संशोधित प्रस्ताव में इसने इन दो कार्गो दोनों के लिए विधायी घाटशुल्क दर निर्धारित की है।

यथामूल्य घाटशुल्क दर को चरणबद्ध रूप से समाप्त करने के मुद्दे पर आगे सामान्य संशोधन के समय विचार किया जाएगा। तब तक, यथामूल्य घाटशुल्क में मौजूदा अंगीकरण को जारी रखा जाए।

प्रस्ताव यथामूल्य दर के बजाए संगत कार्गो के प्रहस्तन की लागत के संदर्भ में कार्गो के भार या प्रमात्रा के आधार पर प्रस्तावित किया जाए।

(vii) प्रस्तावित टिप्पणी 1 में कहा गया है कि निर्यात कार्गो के मामले में घाटशुल्क का उद्ग्रहण ईजीएम में यथा घोषित के अनुसार अथवा संपूर्ण स्वीकृत मात्रा के संदर्भ में किया जाएगा, जो भी उच्चतर हो, चाहे ईजीएम स्वीकृत मात्रा से कम घोषित किया जाए। इस टिप्पणी को शामिल करने के प्रस्ताव के कारण स्पष्ट करें। साथ ही निर्यात बल्क कार्गो पर घाटशुल्क वसूल करने की प्रवृत्ति स्पष्ट करें।

(ix) प्रस्तावित टिप्पणी सं० 5 में स्पष्ट नहीं है कि घाटशुल्क दर का उद्ग्रहण कार्गो के उसी यान में रेस्टॉव के रूप में उतराई तथा लदान के मामले में एक बार किया जाएगा या दो बार। इसे अधिक स्पष्ट करने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी को आशोधित करें।

(x) विभिन्न मर्दों के लिए उच्चतम दर पर घाटशुल्क उद्ग्रहण की दर के बारे में प्रस्तावित टिप्पणी 7 को आशोधित करके यह बताएं कि ऐसे मामले में घाटशुल्क का उद्ग्रहण व्यक्ति कार्गो मर्दों पर प्रयोज्य दर के आधार पर किया जाएगा। यदि व्यक्ति कार्गो मर्दों की दर को सुनिश्चित करना संभव न हो तो पैकेज में निहित मर्दों की औसत दर को विचार में लिया जाए।

(xi) न्यूनतम 50/- रुपए का घाटशुल्क उद्ग्रहण करने संबंधी टिप्पणी सं० 15 प्रस्तावित करने के कारण स्पष्ट करें।

(8) अनुसूची 3.2 - विलंब शुल्क प्रभार

(i) यार्डों से माल की 50% उतराई के पूरा हो जाने की तिथि के अगले दिन से आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि शुरू करने का प्रस्तावित प्रावधान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के समनुरूप अथवा अन्य महामत्तों पर निर्धारण के अनुरूप नहीं पाया गया है। प्रस्तावित प्रावधान को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के समनुरूप आशोधित किया जाए।

(ii) विचाराधीन सभी तीन वर्षों के लिए कार्गो प्रहस्तन क्रियाकलाप में प्रतिनिधित्व अधिशेष स्थिति के मदेनजर विलंब शुल्क प्रभार में लगभग 2% से 3% की वृद्धि का प्रस्ताव करने के कारण स्पष्ट करें।

(iii) अनुसूची 3.2.2 के अंतर्गत प्रस्तावित टिप्पणी सं० 1(ii) में अध्यक्ष (टीपीटी) को विवेकाधिकार दिए गए हैं कि वह मामला दर मामला आधार पर ट्रांजिट शेडों में स्थान की कमी के

विद्यमान टिप्पणी 1 के अनुसार, बल्क कार्गो मर्दों पर घाटशुल्क प्रभार यार्डों के अभिव्यक्त टनभार पर उद्ग्रहीत किए जाएंगे। ईजीएम मात्रा या संपूर्ण स्वीकृत मात्रा के उच्चतर पर शुल्क निर्धारण करने, यदि घोषित ईजीएम स्वीकृत मात्रा से कम है, का कारण अल्प संग्रहण की लेखापरीक्षा टिप्पणी से घटने के लिए है, जब भार के आधार पर वस्तुतः स्वीकृत मात्रा ईजीएम मात्रा से उच्चतर हो। अतः इसे जारी रखा जाए। इसी प्रकार, लेखापरीक्षा आयात अभिव्यक्ति पर आधारित आंशिक घाटशुल्क के मामले में अल्प संग्रहण का मुद्दा भी चला रहा है, जो पत्तन तोल सेतुओं में वर्तमान तोली गई मात्रा से कम है। अतः निर्यात सामान्य घोषणा संबंधी प्रावधान को आयात सामान्य घोषणा के अनुसार आयात कार्गो मर्दों पर भी विस्तारित किया जाए।

यान में कार्गो के लदान तथा तदनुसार विभिन्न कारणों से उतराई किए जाने पर पुनः नीयहन पर घाटशुल्क का उद्ग्रहण न करने के संबंध में केन्द्र पत्तन न्यास के दरों के मान में निर्धारित संशोधन को शामिल किया जाएगा।

घाटशुल्क के उद्ग्रहण के लिए कार्गो की पहचान हेतु व्यक्ति दर पर बिलिंग की प्रणाली एकमात्र संभावना है। अतः उच्चतर दर के विद्यमान प्रावधान को जारी रखा जाए ताकि परिकल्पनों में सरलता का सुनिश्चय हो सके। इसके कारण राजस्व लगभग 'शून्य' है। यह व्यवस्था केवल धिरेले प्रहस्तन की स्थिति के समायोजन के लिए है तथा इसलिए इसे जारी रखा जाए।

50/- रुपए प्रति मी० टन की न्यूनतम घाटशुल्क दर का आशय घाटशुल्क प्रभारों तथा बिलिंग और डाक टिकटों के अन्य प्रशासनिक प्रभारों की पूर्ति के लिए है। अतः उन्हें जारी रखा जाए।

यार्डों से माल की 50% उतराई के पूरा हो जाने की तिथि के अगले दिन से आयात कार्गो के निःशुल्क अवधि आरंभ करने का आशय कार्गो की त्वरित निकासी सुनिश्चित करना है, ताकि नए कार्गो के लिए पर्याप्त स्थान बन सके तथा यार्डों के त्वरित क्रमावर्तन में तेजी आए। अतः घाट क्षेत्रों में, जहां कार्गो मर्दों का भंडारण ट्रांजिट शेडों/खुले स्थान में किया जा रहा है, उपलब्ध सीमित स्थान को देखते हुए प्रस्तावित प्रावधान को स्वीकार किया जाए तथा शामिल कर लिया जाए।

विलंब शुल्क प्रभार बुनियादी सुविधा के लिए नहीं हैं। त्वरित निकासी द्वारा सीमित घाट स्थल में ट्रांजिट शेडों तथा खुले ट्रांजिट क्षेत्रों का प्रयोग सुनिश्चित करने के लिए है, ताकि बिना किसी विलंब के नई कार्गो मर्दों का आगमन हो सके। अतः कार्गो प्रहस्तन में सेवा क्रियाकलाप को प्रस्तावित प्रविष्टियों से सह-संबंधित नहीं किया जा सकता जो घाटे की प्रतिशतता की पुष्टि स्वरूप थीं। तथापि, यह मुद्दा नगण्य है, क्योंकि पत्तन विलंब शुल्क प्रभारों से औसतन 100 लाख रुपए का अर्जन करता है जो कुल घाटशुल्क आय का 1% भी नहीं है।

ट्रांजिट शेडों में स्थान की कमी के मामले में मामला दर मामला आधार पर कुछ भंडारणों को ट्रांजिट शेडों के रूप में घोषित करने का आशय गेहूँ, कच्चे काजू इत्यादि के बल्क कार्गो आगमन के संबंध में घाट क्षेत्र में

कामों में कुछ खंडगारों को दूधित सेतों के रूप में घोषित करें। प्रस्तावित टिप्पणी में आशय यह है कि परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए या आवश्यक विज्ञानियों को निर्दिष्ट करें, जिनके तहत भांडगारों को दूधित सेतों के रूप में घोषित किया जाएगा ताकि दूधितों में भारवर्धन को कायम रखा जा सके।

- (M) प्रस्तावित टिप्पणी सं. 11 के संदर्भ में, टीपीटी रेल संचालन के लिए सीजोरी गोदी पर खानों की पुनः स्टेकिंग के लिए यह सेवा प्रदान करने हेतु विलंब शुल्क प्रभार के उद्घरण का प्रस्ताव करने के बजाय यह सेवा उपलब्ध करने की लागत के आधार पर विशिष्ट दर को प्रस्ताव करने पर विचार करें।

- (N) प्रयोक्तारों को पतन पर आरोपित दंडों के लिए भुगतान करने के लिए न कहा जाए - संशोधित प्रत्युत्क विज्ञानियों में निर्धारित इस निष्कर्ष से अनुप्राणी निम्न शर्त को शामिल करें:-

“कार्यों पर विलंब शुल्क प्रभार इस अवधि के लिए उपार्जित नहीं होंगे, जब टीपीटी प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर कार्यों का परिचाय/नियंत्रण करने की स्थिति में नहीं है।”

कंटेनर संबंधित प्रचारों से जुड़ी अनुसूची में कंटेनरों पर मंडारण प्रचारों के लिए भी समरूप शर्त को शामिल करें।

- (O) यह बताने के लिए भी एक शर्त शामिल करें कि यदि प्रचालनात्मक क्षेत्र प्रयोक्तारों को किराया पट्टे पर दिया जाएगा तो संशोधित प्रत्युत्क विज्ञानियों के खंड 4.8 के अनुसार कार्यों पर पुनः विलंब शुल्क प्रभार नहीं लगाया जाएगा।

कंटेनर पर मंडारण प्रभार के संबंध में भी अनुसूची में समरूप शर्त समाविष्ट करें।

- (P) अनुसूची 3.3 - लाइसेंस (मंडारण) शुल्क

- (i) विचारणीय सभी तीन वर्षों के लिए कार्यों प्रहस्तन गतिविधि में प्रतिवर्षिक अवधि के मंडारण मंडारण शुल्क में 3% की प्रहस्तन वृद्धि का अवधिगत प्रचार।

- (ii) (क) धारा 49 में इस प्रावधान को शर्तियों दी गई है कि यह निर्दिष्ट प्रयोक्तारों के लिए प्रत्युत्क मंडारणों की भूमि तथा संपत्तियों के संबंध में दूरों तथा शर्तों को निर्धारित करें। एमपीटी अधिनियम की धारा 49 की प्रस्तावित टिप्पणी सं. 1 में दिया गया संदर्भ संगत नहीं प्रकाश गया है।

(ख) उत्तर के संदर्भ में, टीपीटी से यह पुष्टि करने का अनुरोध है कि क्या अनुसूची 3.3 लाइसेंस (मंडारण शुल्क) में प्रस्तावित टिप्पणी सं. 1, जिसमें यह कहा गया है कि टीपीटी द्वारा ऐसे प्रयोक्तारों के लिए जारी लाइसेंस के सिवाय किसी भूमि या रोड का प्रयोग नहीं किया जाएगा, मंडारण न्याय अधिनियम, 1963 के प्रावधानों के समरूप है। यदि हां, तो संगत प्रावधान पर विशिष्ट प्रकाश डालें।

संयुक्त का निष्कर्ष यह है। समस्त प्रयोक्तारों को दूधित सेतों के रूप में उपयोग नहीं किया जा सकता है। प्रयोक्तारों को आवश्यकता की स्थिति में कुछ खंडगारों को दूधित सेतों के रूप में घोषित करने की अनुमति दी जा सकती है। कार्यों के लिए न है। अतः इसी प्रयोग को, जिसे 2002 के संशोधन में अनुसूचित किया गया था, जारी रखा जाए। इसने बाद में आगे स्पष्ट किया है कि विधान सं. में यह निर्धारित किया गया है कि कठिनाई की स्थितियों में, यदि आवश्यक/निर्यात कार्यों को दूधित सेतों की आवश्यकता है तथा दूधित सेतों को शुरू है, खंडगारों को दूधित की शर्तों पर खंडों के मंडारण के लिए लागू निर्धारित किया जाए। यह स्पष्ट है कि यह प्रचार लागू नहीं है।

टीपीटी में कार्यों की पुनः स्टेकिंग के लिए विलंब शुल्क प्रचारों का उद्घरण करने का आशय कार्यों को कुछ निश्चित अवधि प्रदान करना है तथा इसलिए विलंब शुल्क प्रचारों पर प्रचारित किया गया है तथा इसे प्रतिधारित रखा जाए।

सुझाव को मान लिया गया है तथा इसे समावेशित कर दिया जाएगा।

यह उक्त प्रावधान को समावेशित करने के लिए सहमत हो गया है।

मंडारण शुल्क में 3% की वृद्धि धारा सं. 1/1/2005- उत्तर के तहत प्रस्तुत पतन के प्रचालन के अनुसूची 8 में परिकल्पित प्रचार प्रसिद्धता के समरूप है। अतः कार्यों प्रहस्तन प्रचालनों में अवधिगत/वर्ष पर विचार किए बिना इसे स्वीकार किया जाए।

यह संगत है।

इसने पुष्टि की है कि धारा के सं. में शामिल उक्त शर्त मंडारण न्याय अधिनियम, 1963 की धारा 49(1)(ग) के समरूप है।

- (9) बोरियो/पैलेट जैसी शेष पैकिंग सामग्री के लिए किराया/विलंब शुल्क प्रभावी के उद्ग्रहण के बारे में प्रस्तावित टिप्पणी सं० 8 अधूर्ण प्रतीत होती है। प्रस्तावित टिप्पणी को आशोधित करके वह समयावधि स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट करें, जिसके भीतर पैकिंग सामग्री की बिकासी कार्गो के निर्यात/आयात के पश्चात की जाती है, जिसके आगे विलंब शुल्क/किराया प्रभार प्रयोज्य होंगे।
- (10) **अध्याय IV - कंटेनर संबंधित प्रभार**
- (i) कार्गो प्रहस्तान क्रियाकलाप में प्रतिबिम्बित अधिशेष स्थिति के नदेनजर कंटेनर संबंधित प्रभारों में 3% की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताएं।
- (ii) (क) पत्तन चारदीवारी क्षेत्र में माल भरने/उतारने के लिए भंडारण प्रभार के लिए दर के 50% के प्रस्तावित उद्ग्रहण का आधार स्पष्ट करें। टीपीटी कार्गो की भराई/उताराई के लिए इसे भंडारण प्रभार से संबद्ध करने के बजाए सेवाओं की लागत पर आधारित एक विशिष्ट दर का प्रस्ताव करने पर विचार करें।
- (ख) टीपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर से यह प्रतीत होता है कि पत्तन भराई/उताराई प्रचालनों की अवधि के दौरान कंटेनरों पर पृथक रूप से भंडारण प्रभार प्रभारित नहीं करेगा बल्कि भंडारण के निकट पत्तन चारदीवारी क्षेत्र में भराई/उताराई के लिए भंडारण दर के 50% पर केवल प्रस्तावित प्रभार का उद्ग्रहण करेगा। कृपया पुष्टि करें। वर्तमान परिदृश्य में पत्तन चारदीवारी क्षेत्र में भराई/उताराई प्रचालनों के लिए उद्ग्रहीत प्रशुल्क निर्दिष्ट करें।
- (11) **अध्याय V - विविध प्रभार**
- (i) (क) अन्य विविध सेवाओं में लगभग 3% की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताएं तथा उन गतिविधि/मुख्य गतिविधि, जिसके तहत बोलसेतु से जुड़ी सेवाओं को लागत विवरण में दर्शाया गया है, को स्पष्ट करके तोल प्रभारों में 103% की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताएं।
- (ii) **अनुसूची 5.02 घाटशुल्क केनॉ तथा अन्य अभियांत्रिक उपकरणों के किराए के लिए प्रभार**
- (क) विदेशगामी श्रेणी के लिए 10 टन ग्रेब घाट केन के लिए प्रस्तावित 1042.35 रुपए के किराया प्रभार (क्रमांक 1) में कुछ टंकण संबंधी त्रुटि प्रतीत होती है, क्योंकि यह तटीय श्रेणी के लिए प्रस्तावित रियायती प्रशुल्क से अपेक्षाकृत कम पाया गया है। प्रस्तावित दर में टंकण संबंधी त्रुटि, यदि कोई हो, को ठीक किया जाए।
- (ख) इस प्राधिकरण ने आदेश सं० टीएएमपी/12/2003-टीपीटी दिनांक 15 मार्च, 2004 के तहत 20 टन घाट ग्रेब केन के लिए दर अनुमोदित करते समय टीपीटी को सलाह दी थी कि वह अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय वास्तविक निष्पादन घोरों के आधार पर इस दर की समीक्षा करें। तथापि, सामान्य संशोधन प्रस्ताव दायर करते समय टीपीटी ने हमारे सुझावों को विचार में नहीं लिया है।
- प्रस्तावित टिप्पणी यह उल्लेख करने के लिए संशोधित की गई है कि कार्गो के पूर्ण पोतलवान/उताराई की तिथि के एक दिन पश्चात शेष बची पैकिंग सामग्री पर यह उद्ग्रहण लगाया जाएगा।
- 3% की वृद्धि अनुबंध 3क के अनुसार परिकल्पित घाटा प्रतिशतता के समानु रूप है।
- (क) पत्तन चारदीवारी क्षेत्र में भराई/उताराई प्रचालनों के लिए भंडारण प्रभार केवल एक सांकेतिक प्रावधान है तथा पत्तन द्वारा इश प्रक्रिया में सेवा की कोई लागत अंतर्भूत नहीं है। यह भराई/उताराई प्रचालनों के लिए प्रस्तावित एक रियायती दर है।
- (ख) प्रस्ताव क्षेत्र दर क्षेत्र आधार पर पत्तन चारदीवारी के भीतर भराई/उताराई प्रचालनों के लिए रियायती प्रभार नियत करने के लिए है। कंटेनर पर भंडारण प्रभारों का उद्ग्रहण पृथक है तथा उसका प्रस्तावित रियायती प्रभारों से कोई संबंध नहीं है।
- संशोधित प्रस्ताव के संदर्भ में यह संगत नहीं है, क्योंकि कार्गो संबंधित प्रभारों में किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया गया है।
- (क) विदेशगामी श्रेणी के लिए 10 टन ग्रेब घाट केन के संबंध में दर को संशोधित कर 1192/- रुपए किया जाएगा जैसाकि इस प्राधिकरण द्वारा बताया गया है।
- (ख) इसने प्रस्तावित दर का औचित्य बताने के लिए 20 टन घाट ग्रेब केन का लागत विवरण प्रस्तुत किया है। इस विवरण के अनुसार दर 9925.10 रुपए प्रति पारी की प्रस्तावित दर (अर्थात् प्रति घंटा 1240.64 रुपए) की तुलना में 3125.23 रुपए प्रति घंटा परिकल्पित होती है।

- (ग) प्रस्तावित टिप्पणी सं० 1 अंतर्गत तथा अस्पष्ट प्रतीत होती है। यह स्पष्ट नहीं है कि अनुसूची 5.02.02 में प्रस्तावित बाट क्रेन किराया प्रभाव टीपीटी द्वारा किन परिस्थितियों में उद्घोषित किए जाएंगे।
- (घ) पत्तन सीमाओं के बाहर बंदरगाह क्राफ्ट तथा उपकरण के प्रयोग हेतु अनुसूची 5.03 के तहत टिप्पणी सं० 1 में प्रस्तावित 20% का अधिकार दरों के माग में अल्पत्र प्रस्तावित प्रस्ताव के विपरीत है, जिसमें यह उल्लेख किया गया है कि पत्तन सीमाओं के बाहर प्लेनान क्राफ्ट की आवश्यकता हेतु अनुसूची में निर्धारित प्रकार उद्घोषित करेंगे।
- (ङ) अनुसूची 5.04 - नागरिकार प्रचार
(क) तमिलनाडु विजयी बोर्ड ने निर्दिष्ट किया था कि कन्वेयर प्रवासी के संबंध में नागरिकार प्रचारों का उद्घोषण अधिकृत भूमि के अन्तर्गत यह किया जाना चाहिए तथा टीपीटी द्वारा प्रहसित कार्यों के टंगार के आधार पर नहीं। इस प्राधिकरण ने पत्तन को सलाह दी थी कि यह टीएनईवी द्वारा निर्दिष्ट मुद्दे की जांच करे तथा अगले प्रमुख संशोधन प्रस्ताव में उपयुक्त आलोचना का प्रस्ताव करे। टीपीटी ने टीएनईवी द्वारा निर्दिष्ट मुद्दों पर कोई उत्तर नहीं दिया है। टीपीटी से पुनः अनुरोध है कि यह प्रस्ताव द्वारा निर्दिष्ट मुद्दों की जांच करे तथा प्रस्तावित दरों के माग में उपयुक्त आलोचना का प्रस्ताव करे।
- (ख) टीपीटी जेएनपीटी मामले में दिनांक 10 अगस्त, 2004 के आदेश सं० टीएनईवी/41/2005-जेएनपीटी में विकसित सिद्धांतों के अनुसूच्य नागरिकार प्रचारों के रूप में प्रचार्य लेक्चर के परिकल्पन हेतु प्रस्तावित शुल्क को आरोपित करने पर विचार करे।
- (च) अनुसूची 5.10 - शुल्क गोदी के किराया प्रकार
टिप्पणी 14 - जब पत्तन से सीधी राई (रात दिन) कार्य करने की आशय की जाती है तो यह समझ नहीं आता कि स्टॉक के समायोपरि भरी का अलग से उद्घोषण क्यों किया जाए। पत्तन से अनुरोध है कि यह कम मामलों की संख्या निर्दिष्ट करे जहां स्टॉक को ज़ाई ऑफिंग सुविधाओं की पैककरा के लिए समायोपरि नियोजित किया गया तथा उसमें किसी क्षति आई।
- (छ) अन्य कार्यों की प्रविष्टि के लिए प्रस्तावित लाइसेंस शुल्क में वृद्धि रुक शुल्क में 3% है, इस तथ्य के आलोक में क्रमांक सं० 5, अनुसूची 5.17 में निजी कार्यों प्रहस्तन उपकरण की प्रविष्टि हेतु लाइसेंस शुल्क में प्रस्तावित 100% वृद्धि का अविश्वस्ताई।
- (ज) अनुसूची 5.18 में प्रस्तावित, यात्रियों के साथ आने वाले कार्यों के लिए कारी कर तथा प्रचारों के संबंध में टीपीटी राष्ट्रीय सेवा के लिए प्रयोज्य विभागीय प्रमुख का प्रस्ताव करने पर विचार करे।
- (ग) यह कथन करने के लिए अनुसूची 5.02.02 के अंतर्गत टिप्पणी संख्या 1 को आरोपित किया जाएगा कि कार्यों (वीक) तथा लाइसेंसों सहित कार्यों के स्थान और उत्तराई के प्रयोक्ताओं टीपीटी द्वारा बाट क्रेनों (शिव के बिना) की व्यवस्था किन प्रकार के की जाएगी क्योंकि यह गोदी किराया में शामिल है।
- (घ) निर्धारित प्रचारों के अंतर्गत 20% के अधिकार के संग्रहण के लिए टिप्पणी सं० 1 में अंतर्गता को शब्द 'क्राफ्ट' उठा कर दूर किया जाएगा। अतः, वर्तमान परिस्थितियों में कन्वेयर दिया गया प्रस्ताव प्रयोज्य नहीं होगा।
- (ङ) टंगार आधार के बंधन आधित भूमि के लिए वर्गीकृत अन्तर पर नागरिकार प्रचारों को नियत करने के मुद्दे की शुद्ध से जांच की जा रही है तथा कन्वेयर काम में सुविधा किया जाएगा। तब तक, विधानमंडल को जारी रहने दिया जाए, क्योंकि यह पूर्व में टीएनईवी के साथ किए गए कथन पर आधारित है।
- (च) जेएनपीटी से संबंधित 10 अगस्त, 2004 के आदेश का संबंध देते हुए इस प्राधिकरण द्वारा निर्दिष्ट मुद्दों की तृतीकोरित पत्तन में प्रवृत्त स्थितियों के संबंध में जांच की जा रही है। बहुस्तरीय पद्धतःकरण स्टॉक तथा क्षेत्र की कबजों, रेजवे तथा जेडिटीयों के सख साझेदारी का मुद्दा प्रयोज्य नहीं होता। अपनाए गए कुछ कम अन्तर पद्धतःकरणों की समझ को पाइपलाइनों के ध्यान से गुणा करके उसमें 30 से०मी० कार्बेक्शन को जोड़ा गया है। इसे सुविधोक्त किया गया है तथा परिकल्पना करना आवश्यक नहीं समझा गया है। भूमिगत स्थल के लिए, अपनाए गए शुल्क को इस प्राधिकरण के विस्तारिणी के अनुसार आरोपित किया जाएगा।
- (छ) स्टॉक के समायोपरि भरी संबंधी जॉब 1979 से दीर्घ समय से जारी है तथा इसका संग्रहण शुल्क से किया जा रहा है तथा स्टॉक की कमी के कारण तीन जारी कार्य फेटर्न उपलब्ध नहीं है तथा इसलिए लोगों को समायोपरि नियोजित करना पकता है, जिसके लिए प्रचारों का संग्रहण किया जाना अपेक्षित है। तथापि, जहां तक जोन बी में वर्तमान शुल्क ऑफिंग जॉब का संबंध है, शुल्क गोदी वर्तमान में पत्तन के केवल 10 टन बीपी से कम के क्राफ्टों तथा भुरिंग नार्वी और पत्तन नौकाओं का कार्य करती है। इसे दूसरों को किराए पर नहीं दिया जाता।
- (ज) अनुसूची 5.17 के तहत क्रमांक 5 पर निजी कार्यों प्रहस्तन उपकरण की प्रविष्टि हेतु लाइसेंस शुल्क पत्तन क्षेत्र के भीतर तथा पत्तन क्षेत्र की सुस्ता रीवान के भीतर उपकरण की प्रविष्टि के बीच सुविधाओं के लिए है, ताकि उपकरण की आवश्यकता सुनिश्चित की जा सके।
- (झ) राष्ट्रीय सेवा के लिए प्रयोज्य विभागीय प्रमुख का प्रस्ताव करने के निर्देश की स्वीकार कर दिया गया है तथा इसे बलीया दरों के माग में शामिल कर लिया जाएगा।

(12) यह समझा गया है कि तमिलनाडु बिजली बोर्ड ने अपने थानों के संबंध में यान संबंधित प्रमारों में महत्वपूर्ण वृद्धि के संबंध में अक्टूबर, 2002 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पिछले प्रशुल्क संशोधन के संवर्ध में माननीय मंत्रालय उच्च न्यायालय में एक रिट याचिका दाखल की है तथा यह कि माननीय उच्च न्यायालय ने मामले का अंतिम निपटान किए जाने तक पूर्व संशोधित तथा संशोधित दरों के बीच की परिवर्ती राशि का 50% भुगतान करने के लिए उनके मामले में अंतरिम आदेश दिया है। कृपया, इस संबंध में माननीय मंत्रालय उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश की प्रति अग्रेषित करें।

बुकि, मामला न्यायाधीन है, कृपया स्पष्ट करें कि क्या वर्तमान प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में प्रस्तावित वृद्धि रिट याचिका के निपटान लंबित होने तक टीएनईडी पर प्रयोज्य होगी।

इसने तदनुसार माननीय उच्च न्यायालय के दिनांक 30 मार्च, 2004 के उक्त आदेश की प्रति अग्रेषित की है।

जहां तक यान संबंधित प्रमारों के अपघटन का वर्तमान प्रस्ताव है, वृद्धि का प्रश्न संगत नहीं है। तथापि, माननीय उच्च न्यायालय द्वारा याचिका पर निर्णय दिए जाने तक, माननीय उच्च न्यायालय के विद्यमान आदेश का अनुपालन किया जाएगा। इसे इस प्राधिकरण के आदेश में उपयुक्त प्रकार से शामिल किया जाए।

5.2. वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के तीन वर्षों के लिए तलकर्मण उद्ग्रहण को छोड़कर समग्र रूप से पत्तन के लिए संशोधित निवल अधिशेष/घाटा स्थिति नीचे सारणीबद्ध की गई है :-

क. तलकर्मण उद्ग्रहण को निकाल कर समेकित लागत विवरण

(लाख रुपये)

विवरण	2007-08	2008-09	2009-10
प्रचालन आय	15890.21	16886.95	20128.96
प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों सहित प्रचालन व्यय	7003.51	7849.86	9675.34
एफएनई - एफएमआई	295.36	286.54	277.11
अधिशेष/घाटा	6591.34	8750.55	10176.51
नियोजित धूजी	29823.99	46804.21	52248.46
16%/8.35% पर आरओसीई	4658.79	7372.29	15160.43
पृथक् रूप से वसूलने के लिए प्रस्तावित बिजली उपरिव्यय	56.34	58.02	60.02
आरओसीई के पर्याप्त अधिशेष/घाटा	3876.20	7314.27	15100.41
घटाएँ : पेंशन निधि घाटा ***	1660.00	1660.00	1660.00
घटाएँ : यान संबंधित प्रमारों में प्रस्तावित उपघटन का प्रभाव	697.71	718.64	740.20
घटाएँ : रेलवे गतिविधि में घाटा	-40.99	0.00	0.00
निवल प्रचालनात्मक अधिशेष/घाटा	1590.19	-942.35	-7324.10
कुल प्रचालनात्मक आय के % के रूप में अधिशेष/घाटा	10.01%	-5.58%	-36.39%

*** टीपीटी ने लागत विवरण में प्रतिबिम्बित अधिशेष से पेंशन निधि में कमी को पूरा करने के लिए 1660 लाख रुपये प्रतिवर्ष की राशि वसूल करने का प्रस्ताव किया है। इस प्रकार, बीमांकिक मूल्यनिर्धारण पर आधारित पेंशन निधि देयता में कमी को पूरा करने के लिए उद्ग्रहण के रूप में 10.35% की विशेष दर की वसूली हेतु इसका पूर्ववर्ती प्रस्ताव वापस ले लिया गया है।

5.3. वर्ष 2002-03 से 2006-07 की विगत अवधि के लिए टीपीटी द्वारा प्रस्तुत निवल अधिशेष/घाटा नीचे वर्णित किया गया है :-

(लाख रुपये)

वर्ष	हमारे आदेश के अनुसार नियम अधिशेष/घाटा		वास्तविक आंकड़े	
	तलकर्मण सहित	तलकर्मण के बिना	तलकर्मण सहित	तलकर्मण के बिना
2002-03	804.69	762.13	(406.75)	प्रस्तुत नहीं किया
2003-04	725.58	518.88	(272.82)	प्रस्तुत नहीं किया
2004-05	-	-	(2407.53)	1119.23
2005-06	-	-	1694.49	4665.71
2006-07	-	-	(80.14)	5420.74

6. तृतीकोरिन पत्तन न्यास ने संशोधित मसौदा प्रस्तावित दरों का मान अंग्रेजित किया है तथा साथ ही प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठनों को संशोधित मसौदा प्रस्तावित दरों का मान अंग्रेजित किया है। जुलाई 2007 में वायर संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में, टीपीटी ने पत्तन देयताओं में और वृद्धि का प्रस्ताव किया है तथा निर्यात शुल्क एवं गोदी किराया प्रभारों को आशोधित करने का प्रस्ताव किया है। घटशुल्क को इसके आरंभिक प्रस्ताव के अनुसार प्रतिधारित रखा गया।

7.1. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई तृतीकोरिन पत्तन न्यास परिसर में आयोजित की गई। संयुक्त सुनवाई में, तृतीकोरिन शिप एजेंट्स एसोसिएशन, इंडियन चैम्बर ऑफ कामर्स एंड इंडस्ट्री (आईसीसीआई), तृतीकोरिन कस्टम हाऊस एजेंट्स एसोसिएशन (टीसीएचए), सर्वन पेट्रोकेमिकल्स इंडस्ट्रीज कारपोरेशन लि० (एसपीआईसी) तथा डीसीडब्ल्यू लि० ने लिखित प्रस्तुतीकरण वायर किए हैं।

7.2. संयुक्त सुनवाई में यह निर्णय लिया गया कि टीपीटी निम्न मुद्दों पर कार्रवाई आरंभ करेगा :-

- (i) सागत विवरण वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में अद्यतन किए जाएंगे।
- (ii) वसूल किए गए तलकर्मण उद्ग्रहण के पूरे ब्यौरे तथा इस संग्रहण में से परिशोधन आण तथा अन्य विनियोजन पर व्यय की गई राशि के ब्यौरे प्रस्तुत किए जाएंगे। इस विरलेषण में तलकर्मण की शुरुआत से आज तक की संपूर्ण अवधि शामिल होगी।
- (iii) निर्यात शुल्क, तलकर्मण उद्ग्रहण, तोल सेतु प्रभारों इत्यादि के संबंध में प्रयोक्तारों द्वारा किए गए प्रस्तुतीकरणों के संदर्भ में दरों में उचित समायोजन, जो प्रस्तावित दरों के मान में अन्यत्र अपेक्षित हो, के साथ प्रस्ताव को संशोधित किया जाएगा।
- (iv) तमिलनाडु बिजली बोर्ड से मार्गाधिकार प्रभार प्रभावित करने की विधि पर पुनः विचार किया जाए।
- (v) उपर्युक्त अवलोकनों के आलोक में प्रस्ताव की व्यापक समीक्षा की जाए तथा संशोधित सागत विवरण के साथ एक संशोधित प्रस्ताव तथा मसौदा दरों का मान वायर किया जाए। टीपीटी को यह सलाह दी गई थी कि वह साथ के साथ संबंधित प्रयोक्तारों की संशोधित प्रस्ताव परिचालित करे, जिसमें उन्हें अपनी टिप्पणियां टीएएमपी तथा टीपीटी को प्रस्तुत करने के लिए 10 दिन का समय अनुमत किया जाए।

8.1. संयुक्त सुनवाई में प्रस्तुत मुद्दों के संदर्भ में, टीपीटी ने संशोधित सागत विवरण तथा संशोधित प्रस्तावित दरों का मान प्रस्तुत कर दिया है।

सागत विवरणों में आशोधन

- (i) सागत विवरण वर्ष 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों से अद्यतन किए गए हैं।
- (ii) यातायात पूर्वानुमानों में 2007-08 में 7% की वृद्धि तथा तत्पश्चात् 2008-09 और 2009-10 के लिए समग्र 5% की वृद्धि प्रयोक्ता की गई है। कोयला यातों के संबंध में, नेवेली सिग्नाईट कारपोरेशन द्वारा प्रहस्त किए जाने के लिए प्रत्याशित 5 मिलियन टन के अतिरिक्त यातायात को भी वर्ष 2009-10 के लिए यान अर्जनों के निर्धारण के लिए विचार में लिया गया है।
- (iii) संयुक्त सुनवाई की तिथि के अनुसार अमरीकी डॉलर दर आरंभिक प्रस्ताव में विचारित 45.02 रुपये की तुलना में 40.55 रुपये स्थित की गई है। संशोधित सागत विवरण में यान संबंधित आय को डॉलर दर में कमी के कारण राजस्व की घटक हानि के कारण लगभग 9.93% कम किया गया है।
- (iv) रेलवे कार्यकलाप के विगत घाटे को समाहित नहीं किया जा सकता, क्योंकि रेलवे साईकिंग प्रभारों के संशोधन का प्रस्ताव पांच वर्ष से अधिक समय से रेलवे बोर्ड के पास लंबित है। यदि संशोधन के लिए स्वीकृति प्राप्त की हो जाती है तो उसका वर्तमान प्रभाव होगा। अतः वर्ष 2004-05 से 2006-07 से 50% घाटे पर विचार किया गया है तथा उसे 2007-08 में परिलक्षित प्रश्न की समग्र अधिशेष स्थिति से प्रतिसंतुलित किया गया है।
- (v) व्यय के संबंध में, वर्ष 2006-07 के आंकड़ों की तुलना में 5.4% की वार्षिक वृद्धि अपनाई गई है।
- (vi) 10.7 मीटर तक गहरा करने के तलकर्मण व्यय को नियोजित पूंजी से असंबद्ध किया गया है। विद्यमान तलकर्मण उद्ग्रहण को प्रवृत्त प्रणाली के अनुसार विद्यमान दर पर पृथक रूप से प्रतिधारित करने का प्रस्ताव है।
- (vii) नियोजित पूंजी पर प्रतिफल वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए पूर्व में विचारित 15% की तुलना में टीएएमपी वित्तनिर्देशों के अनुसार 16% पर अपनाया गया है। वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 के लिए आरओसी का परिकलन 15% पर किया गया है।
- (viii) पत्तन के लिए समग्र रूप से तथा गतिविधियां संशोधित सागत विवरण में प्रतिबिम्बित निम्न अधिशेष/घाटा नीचे सरणीबद्ध किया गया है :-

(लाख रुपये)

क्र. सं.	विवरण	2007-08		2008-09		2009-10		तीन वर्षों के लिए कुल अतिरिक्त/ घाटा	प्रस्तावनात्मक आव. के % के रूप में औसत अतिरिक्त/ घाटा
		लाख रुपये	% के रूप पर अतिरिक्त/ घाटा	लाख रुपये	% के रूप पर अतिरिक्त/ घाटा	लाख रुपये	% के रूप पर अतिरिक्त/ घाटा		
1.	पत्तन समग्र रूप में	3932.53	24.75%	1379.22	8.16%	-4983.92	-24.76%	328.63	2.72%
2.	कार्गो संबंधित क्रियाकलाप	5399.16	60.83%	3851.28	39.93%	5854.47	47.59%	15104.91	49.45%
3.	पत्तन तथा गोदी कार्यकलाप	-1845.78	-25.68%	-2658.17	-40.24%	-11034.53	-154.12%	-15338.5	-73.36%
4.	संपदा किराया कार्यकलाप	179.18	29.54%	185.1	29.07%	196.14	29.33%	560.40	29.31%

8.2. टीपीटी ने प्रस्तुत किया है कि यान संबंधित प्रभारों में प्रस्तावित अपचयन 23 जुलाई, 2007 को प्रयोज्य एजेंडों के साथ चर्चा के अनुसार है।

8.3. टीपीटी ने प्रस्तुत किया है कि संशोधित लागत विवरण वर्ष 2004-05 से 2009-10 के लिए 7.47% का औसत अतिरिक्त दर्शाता है अर्थात् औसतन 707.17 लाख रुपये प्रतिवर्ष। यान संबंधित प्रभारों में प्रस्तावित अपचयन तथा अन्य मदों पर राजस्व प्रभाव के प्रति अनुमानित अतिरिक्त की नीचे सारणीबद्ध किए अनुसार समायोजित किए जाने का प्रस्ताव है :-

(लाख रुपये)

क्र.सं.	विवरण	प्रति वर्ष प्रस्तावित आरोधान का प्रभाव
(क)	5.00% (238.68 लाख रुपये) की सीमा तक यान संबंधित प्रभारों के प्रस्तावित अपचयन तथा औद्योगिक कोयले में प्रतिवर्ष 10% अपचयन (38.65 लाख रुपये) के सिवाए कार्गो संबंधित प्रभारों में कोई प्रस्ताव न किया गया अपचयन	277.11
(ख)	कंटेनर यार्डों में पत्तन देयताओं तथा निर्यात शुल्क पर संग्रहण न किए गए 15% तलकर्मण तथा 30% तलकर्मण उद्ग्रहण के बीच अंतर	264.78
(ग)	गहरी प्रवाह गोदियों के लिए कंटेनर यार्डों से अस्थायी प्रस्तावित 30% तलकर्मण उद्ग्रहण तथा अपेक्षित 33.45% तलकर्मण उद्ग्रहण के बीच अंतर	134.84
(घ)	तलकर्मण उद्ग्रहण पर बुनियादी यान संबंधित प्रभारों पर प्रस्तावित 5% अपचयन का प्रभाव	44.30
जोड़ (क) से (घ)		721.03

संशोधित प्रस्तावित वरों के मान में प्रस्तावित प्रमुख आरोधान

- प्रयोज्य/प्रयोज्य संघों द्वारा किए गए संप्रेषणों के आधार पर भूजीगत तलकर्मण के लिए विशेष वर का उद्ग्रहण यान संबंधित प्रभारों के साथ विलय करने के इसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव के स्थान पर वृद्धि रूप से प्रवृत्त प्रक्रिया के अनुसार किया जाना जारी रहेगा। संशोधित प्रस्ताव में तलकर्मण उद्ग्रहण में किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया गया है।
- प्रारंभिक प्रशुल्क प्रस्ताव में प्रस्तावित गोदीवार तीन स्तरीय स्लेबों के बजाए निर्यात तथा गोदी किराए की विद्यमान संरचना जारी रखने का प्रस्ताव है। पत्तन देयताओं के मामले में भी इसके आरंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित गोदीवार पत्तन देयताओं के बजाए मौजूदा संरचना को बनाए रखा गया है।
- इसके आरंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित 3.3% से 3.6% की वृद्धि की तुलना में पत्तन देयताओं, निर्यात तथा गोदी किराए जैसे यान संबंधित प्रभारों में लगभग 5% का अपचयन प्रस्तावित है।
- संशोधित प्रस्तावित वरों के मान में 30 रुपये प्रति मी० टन की मौजूदा दर से औद्योगिक कोयले की दर को घटाकर 27 रुपये प्रति मी० टन करने के सिवाए मौजूदा घाटशुल्क वरें जारी रहेंगी।
- कंटेनर संबंध प्रभारों, विलंब शुल्क प्रभारों तथा अन्य विविध प्रभारों में कोई संशोधन प्रस्तावित नहीं है।
- तौल सेतु तथा बाइनों/उपस्कर की प्रविष्टि के लिए प्रभाव विद्यमान स्तर पर अनुसूचित रखे गए हैं।

पूंजीगत सार्वजनिक

- (f) टीपीटी ने वार्षिक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2000-01 से 2006-07 के लिए पूंजीगत सार्वजनिक लेखों का विवरण प्रस्तुत किया है, जिसका सारांश नीचे दिया गया है :-

(लाख रुपये)

क्रमांक	विवरण	2000-01	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07
I.	आय							
	सार्वजनिक उपग्रहण	988.86	1026.45	938.00	892.13	1050.49	1148.88	1320.12
	कुल आय	988.86	1026.45	938.00	892.13	1050.49	1148.88	1320.12
II.	व्यय							
(i)	सुव्यवस्था	218.90	218.57	218.57	292.05	258.65	258.65	258.65
(ii)	विदेशी ऋण से ऋण पर व्यय - फेडीरेशन	752.34	748.75	806.78	883.37	422.98	0	0
(iii)	अन्य संस्था से ऋण पर व्यय (अर्द्ध-वैध)					288.96	1077.98	808.99
(iv)	व्यापक की सुव्यवस्था					5435.28	2800.00	2800.00
(v)	कुल सुव्यवस्था तथा ऋण-संशोधन लागत	969.24	966.32	1025.33	1175.42	6364.84	3636.64	3767.64

- (f) इसने फेडीरेशन से ऋण को संचालित करने के लिए प्रपत्र 7 वार्षिक आर्डीनैन्स का अधिनियम संसदीय सार्वजनिक ऋण कर के अन्तर्गत ऋण संचालन कर के विचार में लेते हुए सार्वजनिक उपग्रहण का परिकल्पना की किया है, यदि फेडीरेशन से ऋण (अन्य परिसर) 27 वर्ष की पूर्ण अवधि के लिए जारी रहता। तदनुसार, इसके परिकल्पना के अनुसार, पूंजीगत सार्वजनिक कार्य के लिए विशेष दर गहरे प्रचलित गोदियों के संकट में बुनियादी ढांचे संबंधित प्रसारों पर 33.96% पर औसत परिकल्पित की गई है। तथापि, इसका प्रस्ताव मौजूदा सार्वजनिक उपग्रहण को जारी रखने का है।

8.4. टीपीटी ने तदनंतर अंतरिम प्रसारों की अनुसूची में कुछ सुधार किए हैं।

8.5. टीपीटी ने प्रस्तुत किया है कि संशोधित प्रस्तावित वर्षों के मान को साथ-साथ संबंधित प्रयोक्त/प्रयोक्ता संगठनों में परिकल्पित किया गया है, ताकि वे टीपीटी को अपनी टिप्पणियां भेजे। संशोधित प्रस्ताव पर प्रयोक्त/प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां पुनः जानकारी के रूप में टीपीटी को उपलब्ध की गई थीं। टीपीटी ने प्रयोक्त/प्रयोक्ता संघों की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं।

9.1. संशोधित लागत विवरणी में देखे गए कुछ अंतरों के दृष्टिगत, टीपीटी ने कुछ बिंदुओं पर अतिरिक्त सुचना/संशोधन प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। टीपीटी ने समुचित स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए हैं और बाद में दायित्व संशोधित समेकित लागत विवरणी में अगवाई गई पूंजी के अनुमान अंतर्भूत किए हैं। टीपीटी ने और स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए हैं। उदाहरण के तौर पर प्रश्नों और टीपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर का सारांश नीचे सारणीबद्ध है:-

क्रमांक उपरोक्त द्वारा उद्धृत गये प्रश्न

टीपीटी से प्राप्त उत्तर

- (f) अगर वर्ष 2007-08 के लिए लागत विवरणी में विचार किए गए अनुमान संशोधित अनुमानों से भिन्न हैं, तो समेकित विवरणी प्रस्तुत करें।

(क) अगस्त 2007 में प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणी में अनुमानित आय नीयहन मंत्रालय के साथ किए गए समझौता जमाने में उल्लिखित लब्ध के अनुसार 203.85 लाख टन के संशोधित मात्रावात के संबंध में है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए मात्रावात (प्रक्षेप-समझौता जमाने लब्ध) क्रमशः 215.52 लाख टन और 276.12 लाख टन अनुमानित है।

व्यय के संबंध में पूर्वानुमान वर्ष 2006-07 के वार्षिक आंकड़ों की तुलना में अपनाए गए 5.4% की वृद्धि से निकाले जाते हैं।

(ख) वर्ष 2007-08 के लिए संशोधित अनुमान को अप्रैल 2007 में अंतिम रूप दिया गया था। इसलिए, अगस्त 2007 में दायित्व संशोधित लागत विवरणी में अनुमान संशोधित अनुमान 2007-08 से भिन्न होंगे।

- (g) वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए मौजूदा वर्ष पर सार्वजनिक लेखों से आय की पुष्टि करें।

सार्वजनिक लेखों से आय वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए क्रमशः 1463.01 लाख रुपये, 1543.25 लाख रुपये और 1687.70 लाख रुपये हैं।

- (iii) यह स्पष्ट करें कि क्या वेतन और मजदूरी में प्रत्याशित संशोधन के प्रभाव पर अनुमानों में विचार किया गया है।
- (iv) दिनांक 8 जनवरी, 2008 को दाखिल संशोधित लागत विवरणी में अनुमानित पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड से प्राप्त रॉयल्टी उसके प्रारंभिक पत्र में अनुमानित रॉयल्टी से मेल नहीं खाती। इस आंकड़े में मित्रता के कारणों को उसके विस्तृत संगणन के साथ स्पष्ट करें।
- (v) यह पुष्टि करें कि क्या आपके दिनांक 20 अगस्त, 2007 के पत्र के अनुबंध-II में क्रम सं० 4 में अनुमानित गहरे बर्थ से पोत-संबद्ध प्रभार (तलकर्मण लेयी छोड़कर) में बर्थ सं० VIII से पोत-संबद्ध आय शामिल है।
- (vi) मुख्य मदों के संबंध में वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के दौरान परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में वृद्धि किए जाने के लिए प्रस्तावित परियोजनाओं की वर्तमान स्थिति और चालू करने की प्रत्याशित तारीख की पुष्टि करें। मार्ग/बर्थ आदि को गहरा करने की परियोजनाओं के लिए प्राप्त सरकारी स्वीकृति की प्रति भी अग्रोहित करें।
- वेतन संशोधन के प्रभाव को मौजूदा वेतन और मजदूरी के 25% पर लागत विवरणी में शामिल किया गया है। वेतन और मजदूरी में संशोधन का प्रभाव वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक प्रत्येक वर्ष में 697.71 लाख रुपए, 718.64 लाख रुपए और 740.20 लाख रुपए अनुमानित है और इसे लागत विवरणी में पृथक प्रविष्टि के रूप में दर्शाया गया है।
- रॉयल्टी के अनुमान में मित्रता न्यायालय के मुकदमे और सरकार/महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के पास अभ्यावेदनों द्वारा बीओटी आपरेटर के साथ चल रहे विवाद के कारण है।
- यह पुष्टि की जाती है कि उक्त अनुबंध में दर्शाए गए पोत-संबद्ध प्रभारों (तलकर्मण लेयी छोड़कर) में बर्थ सं० VIII के संबंध में भी पोत-संबद्ध अर्जन शामिल है।
- (क) इसने सात मुख्य स्कीमों की वर्तमान स्थिति तथा साथ ही प्रस्तावित परियोजनाओं के चालू करने की प्रत्याशित तारीख प्रस्तुत की है, जिसका सारांश नीचे दिया गया है :-

विवरण	राशि करोड़ ₹०	पूरा होने की प्रत्याशित तारीख	30.11.2007 को परियोजना की स्थिति
-------	------------------	-------------------------------------	-------------------------------------

2007-08

परिवनी चारदीवारी	20.00	7.11.2007	स्कीम पूरी हो गई।
से ग्रीनोट तक पत्तन की सड़कों को चौका करना और सुदृक्करण			

2008-09

अधिप्राप्ति उपस्कर	12.90	दिसम्बर, 2008	दिसम्बर, 2008 तक
--------------------	-------	---------------	------------------

2009-10

(i) मार्ग/बर्थ को गहरा करना आदि- गोदी के बेसिन का तलकर्मण 10.7 मी० से 12.8 मी०	538.00	अक्तूबर, 2009	(i) योजना आयोग ने इस परियोजना के लिए दिनांक 01.02.2007 को सिद्धांततः अनुमोदन प्रदान किया। (ii) दिनांक 11 जुलाई, 2007 को मंत्रालय को भेजे गए पीआईबी पर योजना आयोग द्वारा स्पष्टीकरण मांगा गया। मंत्रालय के अनुमोदन की प्रतीक्षा है। (iii) इस बीच पत्तन ने चरण-1 के रूप में 40.00 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर 10.70 मी० गहरे पोतों की पूर्ति के लिए बर्थ सं० 9 के सामने तलकर्मण कार्य करने का निर्णय लिया और वह प्रक्रियाधीन है। निविदा दिनांक 5.12.2007 को खोली गई और उसकी जांच की जा रही है।
--	--------	---------------	---

(iii) मेवेली सिन्हाईट कारपोरेशन के लिए उत्तरी कोयला बर्थ का निर्माण-टीएनईवी	40.00	मार्च 2009	पतन के अतिरिक्त संसाधनों के कमीन कार्यनिष्पन्नित करने के लिए मंत्रालय का अनुमोदन दिनांक 28.11.2007 को प्राप्त हुआ। निम्नलिखित प्रस्ताव के लिए निश्चित अनुमोदित/कार्य आदेश जारी किया जा रहा है। पूरा करने की अवधि 15 महीने है।
(iv) छिछले बॉट बर्थ का निर्माण	80.00	मार्च 2009	यह कार्य 90 दिनों का निर्माण पूरा होने पर हाथ में लिया जाएगा।
(v) सुगर और अल्पविक्रय गुणवत्ता	15.00	मार्च 2009	तलकर्मण कार्य के साथ सुगर कार्य प्रारंभ किया जाएगा।

वर्ष 2009-10 के दौरान पूर्णतः उपयोग के लिए हमारे पूर्वानुमान के अनुसार भीतरी बंदरगाह तलकर्मण परियोजना (12.8 मीटर) हाथ में ली जाएगी। इस परियोजना के लिए टीएनईवी के कारण तक पहुंच लिया गया है। इसलिए, इसे कृपया लगाई गई पूंजी के रूप में शत-प्रतिशत की दर पर उपयोगिता पर शामिल करने के लिए विचार किया जाए।

(ख) परियोजनाओं के लिए सरकारी स्वीकृति के संबंध में यह स्पष्ट किया गया है कि 12.8 मीटर तक पूंजीगत तलकर्मण के लिए योजना आयोग का अनुमोदन प्रदान कर दिया गया है। उत्तरी कार्गो बर्थ के लिए सरकार का अनुमोदन पतन के अतिरिक्त संसाधनों से निर्माण करने हेतु प्राप्त हो गया है। इसने इन अनुमोदनों के लिए लेखबद्ध संप्रत्य प्रस्तुत किया है।

(vii) (क) ऊपर प्रस्तुत उत्तर के आधार पर आत्मनिर्भर किए जाने के लिए प्रस्तावित सकल ब्लॉक में वृद्धि की सीमा तक परिसंपत्ति ब्लॉक और मूल्यहास संग्रहण का अनुमान आलोचित किया जाए। वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए क्षमता के आकलन में परिणामी समायोजन अगर कोई हो, किया जाए।

(क) मूल्यहास के संबंध में सकल ब्लॉक में की गई वृद्धियों में परिवर्तन का प्रभाव प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणी में सम्मिलित किया गया है। क्षमता आकलन पर परिणामी प्रभाव नीचे सारणीबद्ध है :-

आवृत्ति विवरण	(मिलियन टन)		
	2007-08	2008-09	2009-10
1. अगस्त 2007 के पूर्व पत्र में प्रस्तुत मिलियन टन में क्षमता	20.550	32.950	46.50
2. निम्नलिखित स्वीकृति के स्थानांतरण के कारण क्षमता में कमी			
- उत्तरी कार्गो बर्थ	कोई प्रभाव नहीं	6.00 ¹	कोई प्रभाव नहीं
- छिछले जल का बर्थ	कोई प्रभाव नहीं	0.75	कोई प्रभाव नहीं
3. संशोधित क्षमता [(1)-(2)]	20.550	27.20	48.50
4. लक्षित यातायात	20.385	21.55	27.61

¹ पहले दर्शाई गई कोयला यातायात की क्षमता में 6.775 मिलियन टन की वृद्धि में कोयला प्रहस्तन के संबंध में पूंजीगत तलकर्मण के कारण 1.875 मिलियन टन और उत्तरी कार्गो बर्थ के लिए 4.90 मिलियन टन शामिल है। संशोधित क्षमता परिकलन में उत्तरी कार्गो बर्थ के लिए 5 मिलियन टन की क्षमता वर्ष 2009-10 में स्थानांतरित की गई है। मार्ग को 12.8 मीटर तक

गहरा करने पर परियोजनाएं और उपस्कर की अधिप्राप्ति आदि सहायक सुविधाएं हैं और इसलिए विशेष रूप से इन निवेशों के कारण क्षमता में कोई परिवर्तन नहीं होगा।

(ख) वर्ष 2009-10 में चालू किए जाने के लिए संकल्पित प्रस्तावित तलकर्मण परियोजना की क्षमता के कारण क्षमता वृद्धि और अतिरिक्त यातायात, अगर कोई हो, कृपया दर्शाया जाए।

(ख) यह पुनः दोहराया गया है कि पूंजीगत तलकर्मण परियोजना सहायक सुविधाओं की है और इसलिए विशेष रूप से क्षमता में कोई परिवर्तन नहीं होगा।

(viii) संपूर्ण पत्तन के लिए तथा साथ ही पत्तन और गोदी कार्यकलाप, कार्गो प्रहस्तन, भंडारण कार्यकलाप और संपदा कार्यकलाप के लिए लगाई गई पूंजी (पत्तन संवर्द्ध और गैर-पत्तन संवर्द्ध) का आकड़ा प्रस्तुत करें।

इसने कार्यकलाप-वार लगाई गई पूंजी का संशोधित आंकड़ा प्रस्तुत किया है।

(ix) (क) वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए प्रति टन आधार पर लेवी की मौजूदा प्रणाली पर आधारित मार्ग प्रभार की लेवी से तमिलनाडु विद्युत बोर्ड (टीएनईबी) से प्राप्त होने के लिए प्रत्याशित राजस्व दर्शाएं।

क्षेत्र के आधार पर लेवी की तुलना में मौजूदा टनभार प्रणाली के आधार पर टीएनईबी से मार्ग प्रभार का परिकलन नीचे दिया गया है :-

क्र०सं०	विवरण	0.65 प्रति मि०टन की मौजूदा दर के आधार पर मार्ग प्रभार	1,48,256 कर्मीटर के लिए मार्ग प्रभार		
		कार्गो (लाख टन)	राशि (लाख रु०)	प्रति कर्मीटर (लाख रु०)	राशि
1.	2007-08	57.72	37.52	1.42	2.08
2.	2008-09	59.54	38.70	1.42	2.08
3.	2009-10	59.54	38.70	1.42	2.08

(ख) अगर कन्वेंयर प्रणाली के लिए आवंटित क्षेत्र पर आधारित मार्ग प्रभार संग्रहित किया जाता है तो प्राप्त होने वाली संभावित आय दर्शाएं।

9.2. टीपीटी द्वारा दाखिल संशोधित लागत विवरणी द्वारा प्रदर्शित निवल अधिशेष/कमी और पेंशन निधि में किए गए अंशदान के लिए विभिन्न समायोजन, प्रस्तावित फोन-संवर्द्ध प्रसारों आदि से कमी नीचे दी गई है। पत्तन ने लगाई गई पूंजी और मूल्यहास के अनुमान में किए गए आशोधन के संदर्भ में संशोधित कार्यकलाप-वार लागत विवरणी प्रस्तुत नहीं की है।

(लाख रुपये)

कॉसें	विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	जोड़
1.	प्रचालन आय (तलकर्मण और रेलवे कार्यकलाप छोड़कर)	15890.21	16886.95	20128.96	52906.12
2.	निवल अधिशेष/कमी (प्रचालन लागत और अभिलाभ के बाद)	2188.54	3523.23	-5662.27	2049.50
3.	आय के % के रूप में निवल अधिशेष/कमी	26.4%	20.9%	-28.1%	6.4%
4.(i)	जोड़ : पीएसए सिकल को छोड़कर प्रयोक्ताओं से विद्युत उपस्थित्य की वसूली	28.79	29.66	30.64	89.09
(ii)	घटाएं : अन्य समायोजनों का प्रभाव				
(क)	पेंशन निधि में कमी के लिए अंशदान	1660.00	1660.00	1660.00	4980.00
(ख)	वेतन संशोधन का प्रभाव	697.71	718.64	740.20	2156.55
(ग)	रेलवे कार्यकलाप में घटा	-40.99			40.99
(घ)	मौजूदा प्रति टन आधार से क्षेत्रफल आधार पर मार्ग प्रभार लगाने में आशोधन का प्रभाव	8.86	36.62	36.62	82.10
	क्षय-जोड़	2376.76	2385.60	2406.18	7170.56
5.	उपस्थित समायोजनों के प्रभाव पर विचार करने के बाद निवल अधिशेष/कमी	1809.78	1137.63	-8068.45	-5121.05
6.	प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में निवल अधिशेष/कमी	11.39%	6.74%	-40.08%	
7.	प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में औसत निवल अधिशेष/कमी		-7.32%		

10. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पार्टियों द्वारा दिए गए तर्कों का सार संगत पार्टियों को अलग से भेजा जाएगा। ये और हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराए जाएंगे।

11. इस सभ्यता पर कार्यवाही करने के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित बिंदु उभरते हैं :

(i) टीपीटी के चरों के माप की संशोधित प्रत्यक्ष विरातिर्विस्तार जारी होने के पूर्व अनुपालन किए गए दो वर्ष के प्रत्यक्ष माप का अनुपासन करते हुए सनोका अक्टूबर, 2004 में की जानी थी। करवरी, 2008 और जून, 2008 में पहले टीपीटी द्वारा वास्तविक प्रत्यक्ष की सामान्य सनोका का प्रस्ताव पूर्ण नहीं पाया गया था और इसलिए पतन को वापस कर दिया गया। निम्नलिखित अनुमति कार्रवाई के बाद टीपीटी ने अपने प्रत्यक्ष की सनोका के लिए एक व्यापक प्रस्ताव दिसम्बर, 2008 में वास्तविक किया।

(ii) टीपीटी द्वारा वास्तविक मूल प्रस्ताव को प्रयोक्तव्यों से सुधारा: कुछ पोत-संबद्ध प्रभावी पर कार्य आपत्तियों का सामना करना पड़ा था। इस श्रेणी में तेज वृद्धि पूंजीगत तालकर्मन के लिए विशेष लेवी के मूल प्रसार के साथ विवरण और प्रत्यक्ष विरातिर्विस्तारों के अनुक्रम स्वीकृत प्रसार लगाने के नीतिगतकरण का परिणाम थी। अतिरिक्त अर्पित करने वाले कार्यों-संबद्ध कार्यकलाप का भी प्रस्ताव प्रत्यक्ष वृद्धि के लिए किया गया था।

पूँजीगत तालकर्मन व्यय पूरा करने के लिए प्राप्त विदेशी मुद्रा ऋण के संकेत में पतन के आनन्दोत्थन वास्तविक की पूर्ति करने हेतु बुनियादी पोत-संबद्ध प्रभावी से स्पष्ट एक प्रत्यक्ष दर वर्ष 2000 में लागू की गई थी। ऐसी प्रत्यक्ष दर लागू करने के पीछे कारण संशोधित ऋण देयता समाप्त होते ही लेवी की समाप्ति सुनिश्चित करना था। टीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रभावी के विवरण से अनुक्रम विनिश्चित एककालिक उपाय स्थायी बना दिया होगा।

इसी प्रकार, प्रत्यक्ष का कोई नीतिगतकरण धीरे-धीरे होना चाहिए और इस प्रकार चरणों में किया जाना चाहिए कि इसके प्रभाव से प्रयोक्तव्यों पर प्रत्यक्ष का अचानक बोझ नहीं पड़े। इस प्राविकरण ने अपनी नीतिगतनीय शक्तियों का प्रयोग करने की इच्छा दर्शाई थी, अगर प्रत्यक्ष विरातिर्विस्तारों के अनुक्रम एक ही बार में नीतिगतकरण से व्यर्थ कठिनाई उत्पन्न न होती हो।

जब इस स्थिति की ओर टीपीटी का ध्यान आकर्षित किया गया था, तब पतन ने तत्काल सुझाव स्वीकार कर लिया था और अपने प्रस्ताव का पूर्ण संशोधन करने के लिए अच्छा कार्य किया था। पतन का संशोधित प्रस्ताव, विशेष प्रयोक्तव्यों से परामर्श करने के बाद तैयार किया गया है, पिछले प्रयोक्तव्यों द्वारा उठाई गई अधिकांश आपत्तियों पर ध्यान देता है। संशोधित प्रस्ताव के साथ पतन ने विशेषकर यातायात और पूंजीवृद्धियों के संदर्भ में संशोधित और अद्यतन लागत विवरणी भी वास्तविक की थी। तथापि, पतन ने संशोधित लागत स्थिति के कार्यकलाप का आंकड़ा वास्तविक नहीं किया था। तदनुसार, यह विश्लेषण पतन के संशोधित प्रस्ताव के आधार पर किया जाता है, परंतु जहां तक कार्यकलाप-वार लागत स्थिति का संबंध है, पहले पतन द्वारा सूचित स्थिति के संदर्भ में उन्हें संशोधित लागत विवरणी के अनुक्रम बनाने के लिए इनारे द्वारा आवश्यक समायोजन किए जाते हैं।

(iii) वर्ष 2006-07 में प्रहस्तन किया गया वास्तविक यातायात 180.01 लाख टन सूचित किया गया है। वर्ष 2007-08 के लिए 183.45 लाख टन का अनुमानित यातायात प्रारंभिक प्रस्ताव में परवर्ती वर्षों के लिए अनुमानों में उचित वृद्धि के साथ संशोधन करके 203.85 लाख टन तक बढ़ाया गया है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए यातायात क्रमशः 215.52 लाख टन और 276.12 लाख टन पूर्वानुमानित है। वर्ष 2009-10 के लिए संशोधित यातायात पूर्वानुमानों में उत्तरी कार्गो वर्ष में नैक्सी सिन्हाइट कारपोरेशन द्वारा प्रहस्तन किए जाने के लिए प्रस्तावित 50 लाख टन कोयले का अतिरिक्त यातायात और प्रस्तावित डिज़ल पेट्रोल के वर्ष में कार्गो के प्रहस्तन के कारण यातायात में 5% की वृद्धि शामिल है।

वर्ष 2007-08 के लिए संशोधित अनुमान और वर्ष 2008-09 के लिए वज्र अनुमानों की अपस्त, 2007 में पतन द्वारा संशोधित लागत विवरणी वास्तविक किए जाने के बाद अंतिम रूप दिया गया था और इसलिए यातायात के पूर्वानुमान संशोधन-संशोधन के साथ यथार्थ रूप से मेल नहीं खाते। संशोधन 2007-08 और संशोधन 2008-09 में यातायात वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए क्रमशः 204.00 लाख टन और 210.00 लाख टन पूर्वानुमानित है। संशोधित लागत विवरणी में यातायात का पूर्वानुमान वर्ष 2007-08 में नीतिगत रूप से कम पाया गया है, जबकि वर्ष 2008-09 के लिए यह वज्र अनुमान से अधिक है।

चूंकि, यातायात का पूर्वानुमान कथित रूप से भारत सरकार के साथ आनन्दोत्थन आनन्दोत्थन पर आधारित है, इसलिए वर्ष 2007-08 से 2008-10 के लिए टीपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत अनुमान पर विश्वास किया और इस विश्लेषण में विचार किया जाता है।

तथापि, अगर वास्तविक अनुमान के कारण टीपीटी को कोई व्यर्थ लाभ प्राप्त हुआ पाया जाता है तो संशोधित प्रत्यक्ष विरातिर्विस्तारों के अनुक्रम प्रत्यक्ष की अगली सनोका के समय प्रत्यक्ष में समायोजन किया जाएगा।

(iv) (क) आय का अनुमान कथित रूप से यातायात के पूर्वानुमानों के संदर्भ में है। यद्यपि, नीचला प्रत्यक्ष चरों के संदर्भ में वर्ष 2007-08 और 2008-10 के लिए आय के अनुमानों का प्रयोक्तव्य परिकल्पन प्रस्तुत नहीं किया गया है, फिर भी पतन ने कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप और पोत-संबद्ध कार्यकलाप से होने वाली आय का आंकड़ा प्रस्तुत किया है। टीपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत आय के अनुमानों पर निम्नलिखित आशयों के अंशित विचार किया जाता है :-

(i) वर्ष 2007-08 के लिए विदेशगामी पोतों से पोत-संबद्ध आय 43.45 रुपए की विभिन्न दर के आधार पर अनुमानित है और दो वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 के लिए यह 45.02 रुपए के विभिन्न दर के आधार पर अनुमानित है। यह दर्शन करते हुए कि सुधार की तारीख को अंतर की दर प्रति अक्टूरी की 40.55 रुपए के स्तर तक घट गई है, टीपीटी ने वर्ष 2007-08 से 2008-10 तक के लिए विदेशगामी पोतों से अनुमानित पोत-संबद्ध आय में कमी का अंश से अनुमान लगाया है।

- (ii) इस मामले को अंतिम रूप देने के समय विनिमय दर 1 अमरीकी डॉलर = 43.46 रुपए है। इसे देखते हुए, वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए डॉलर मूल्यवर्गित पोत-संबद्ध प्रसारों को 43.46 रुपए प्रति अमरीकी डॉलर की विद्यमान विनिमय दर पर विचार करते हुए अद्यतन किया गया है। वर्ष 2007-08 के लिए यह दर टीपीटी द्वारा अपनाई गई विनिमय दर के आस-पास पाई गई है और इसलिए बिना किसी संशोधन के इस पर विश्वास किया जाता है।
- (ख) टीपीटी द्वारा यथानुमानित पोत-संबद्ध प्रचालन आय पर उपर्युक्त आशोधन के अधीन विचार किया जाता है। अगर अगली समीक्षा के समय देखा जाता है कि वास्तविक आय यहां इसमें विचार किए गए अनुमानों से काफी भिन्न होती है, तो ऐसे गलत अनुमान के कारण प्राप्त लाभ को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार माकी प्रशुल्क संशोधन/समीक्षा में समंजित किया जाएगा।
- (ग) टीपीटी निजी प्रचालक पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड (पीएसए सिकाल) से रॉयल्टी प्राप्त करता है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.8.3 में यथाविहित राजस्व हिस्से/रॉयल्टी प्राप्ति के लिए वर्ष 2005-06 से पृथक् एस्को खाता रखना सरकार द्वारा अधिदेशित है।

प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार बीओटी प्रचालकों से प्राप्त रॉयल्टी/राजस्व हिस्से का प्रयोग पहले अधिशेष, श्रमिक, अगर कोई हो की लागत की पूर्ति के लिए किया जाना है और उसके बाद शेष का कम से कम 50% पांच वर्षों की अवधि में पतन की अवसंरचना सुविधाओं के सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजनार्थ एस्को खाते में रखा जाना चाहिए।

टीपीटी द्वारा बीओटी प्रचालक पीएसए सिकाल टर्मिनल्स प्राइवेट लिमिटेड से प्राप्त रॉयल्टी पहले वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए क्रमशः 3360.95 लाख रुपए, 5191.42 लाख रुपए और 7205.04 लाख रुपए अनुमानित थी। तत्पश्चात, रॉयल्टी की आय का अनुमान समस्त वर्षों के लिए घटाकर क्रमशः 2803.90 लाख रुपए, 3677.50 लाख रुपए और 4639.93 लाख रुपए किया गया है। रॉयल्टी के संशोधित अनुमान का समर्थन किसी विस्तृत संगणन द्वारा नहीं किया गया है और पतन में पीएसए सिकाल द्वारा दाखिल न्यायालय के मुकदमों और प्रचालक द्वारा सरकार और महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण को दाखिल कई अभ्यावेदनों द्वारा चल रहे विवादों का संदर्भ देते हुए अद्योगामी संशोधन के औचित्य देने का प्रयास किया है।

बीओटी प्रचालक पीएसए सिकाल द्वारा टीपीटी को रॉयल्टी के भुगतान का नियंत्रण दोनों पार्टियों द्वारा हस्ताक्षरित लाइसेंस करार द्वारा होता है।

पतन में यह दर्शाने के लिए कि लाइसेंस करार में रॉयल्टी भुगतान की शर्त में कोई परिवर्तन हुआ है, कोई दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किया है। इसे ध्यान में रखते हुए, टीपीटी द्वारा दर्शाए गए कारणों से रॉयल्टी की आय में अनुमानित कमी स्वीकार नहीं की जा सकती।

रॉयल्टी आय में अनुमान के लिए टीपीटी द्वारा विचार किया गया अनुमानित कंटेनर यातायात पीएसए सिकाल द्वारा उनके अगस्त 2005 के प्रस्ताव में अनुमानित यातायात से भिन्न है। पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित कंटेनर यातायात कैलेंडर वर्ष 2007 और 2008 के लिए क्रमशः 3,91,710 टीईयू और 4,30,881 टीईयू के स्तर पर है। वर्ष 2009 के लिए पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित कंटेनर यातायात 3,00,000 टीईयू था, जिसे आशोधित किया गया था और अगस्त 2006 के हमारे आदेश में वर्ष 2008 में अनुमानित स्तर पर विचार किया गया था। यद्यपि, पीएसए सिकाल ने कई आधार पर इस आदेश को चुनौती दी थी और माननीय मद्रास उच्च न्यायालय ने विशिष्ट आधार पर कि आदेश में विश्वास किए गए यातायात अनुमानों पर पीएसए सिकाल द्वारा आपत्ति नहीं की गई थी, आदेश को रद्द कर दिया है।

इसे ध्यान में रखते हुए, वर्ष 2009 में किए गए आशोधन के अधीन बीओटी प्रचालक पीएसए सिकाल द्वारा प्रस्तुत कंटेनर यातायात अनुमान पर वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए टीपीटी की रॉयल्टी आय का अनुमान करने के लिए विचार किया जाता है। इस प्रयोजनार्थ, पीएसए सिकाल द्वारा कैलेंडर वर्ष के आधार पर प्रस्तुत यातायात के अनुमान को वित्तीय वर्ष के लिए यथानुपात आधार पर समायोजित किया जाता है।

वर्ष 2009-10 के लिए कंटेनर यातायात का अनुमान करने के लिए, वर्ष 2010 के लिए यातायात का अनुमान पीएसए सिकाल के आदेश में उपलब्ध नहीं है। इस वर्ष के लिए टीपीटी द्वारा अनुमानित कंटेनर यातायात पीएसए सिकाल के आदेश में विचार किए गए पिछले वर्ष के अनुमान की तुलना में लगभग 8% की वृद्धि दर्शाता है, जिस पर प्रचालक से प्राप्त होने वाली रॉयल्टी की संभावित आय का अनुमान करने के लिए विश्वास किया जाता है।

अगर इस प्रशुल्क वैधता चक्र के दौरान किसी समय रॉयल्टी से प्राप्त आय यहां विचार की गई स्थिति से काफी भिन्न पाई जाती है और उसका इस विश्लेषण में विचार किए गए वित्तीय मॉडल पर प्रभाव पड़ना संभावित है, तो टीपीटी को उस सीमा तक समय से पूर्व समीक्षा के लिए आने की अनुमति दी जा सकती है।

पतन ने पुष्टि की है कि उसके पास कोई अधिशेष श्रमिक नहीं है। इसलिए, रॉयल्टी की प्राप्ति से अधिशेष श्रमिक की लागत पूरी करने के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है और रॉयल्टी की प्राप्ति का 50% वर्ष 2005-06 से

आगे तक एस्को खाते में स्थानांतरित किया जाता है। रॉयल्टी की प्राप्ति के शेष 50% को कार्गो प्रहस्तन कार्यक्रम के अधीन राजस्व के रूप में माना जाता है। रॉयल्टी की आय और वर्ष 2005-08 से आगे तक एस्को खाते में स्थानांतरित राशि के बारे में नीचे दिए गए हैं :-

(लाख रुपये)

वर्ष	टीपीटी द्वारा रॉयल्टी की आय (प्रारंभिक प्रस्ताव में)	रॉयल्टी का संशोधित अनुमान (टीपीटी द्वारा)	रॉयल्टी की आय का अनुमान (हमारे द्वारा आशोधित)	एस्को खाते में स्थानांतरित रॉयल्टी की आय का 50%
2005-06 (वास्तविक)	1649.44		1649.44	824.72
2006-07 (वास्तविक)	2724.70		2724.70	1362.35
2007-08 (अनुमान)	3360.95	2803.80	3752.57	1876.28
2008-09 (अनुमान)	5191.42	3677.50	5281.98	2640.96
2009-10 (अनुमान)	7205.04	4639.93	7205.04	3602.52
जोड़				10306.82

(ख) पत्तन ने एस्को खाते में स्थानांतरित रॉयल्टी प्राप्ति के 50% के संदर्भ में एस्को खाता विवरणी प्रस्तुत नहीं की है। वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए वास्तविक रॉयल्टी के 50% और एस्को खाते में स्थानांतरित वर्ष 2007-08 से 2009-10 के अनुमानों पर विचार करते हुए, जैसा ऊपर सारणी में दर्शाया गया है, वित्तीय वर्ष 2009-10 के अंत में उस खाते में कुल 103.07 करोड़ रुपये की राशि प्राप्त होने की आशा है।

(ग) संशोधित प्रशुल्क विधानिर्देश निर्दिष्ट करते हैं कि एस्को खाते में स्थानांतरित रॉयल्टी/राजस्व हिस्से का उपयोग पांच वर्षों की अवधि में पत्तन व्यवस्थापन के सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजनार्थ किया जाना चाहिए। संपूर्ण प्राप्ति अगले प्रशुल्क नियतन के लिए वापस पत्तन व्यास के राजस्व में जोड़ी जाएगी, अगर एस्को खाते में निधियों का प्रयोग संशोधित प्रशुल्क विधानिर्देशों में निर्दिष्ट समय-सीमा के भीतर वर्णित प्रयोजन के लिए किया गया नहीं पाया जाता।

जब पत्तन को प्रशुल्क विधानिर्देशों में वर्णित प्रयोजनों के लिए एस्को खाते से निधियों के प्रयोग की योजना प्रस्तुत करने का सुझाव दिया गया था, तब पत्तन ने माना है कि उससे वर्ष 2005-06 में खाते में किए गए स्थानांतरण के संदर्भ में वर्ष 2009-10 तक एस्को खाते के शेष का उपयोग करना अपेक्षित नहीं है। चूंकि, विधानिर्देश स्पष्टतः निर्दिष्ट करते हैं कि एस्को खाते में किए गए स्थानांतरणों का उपयोग पांच वर्ष की अवधि के भीतर किया जाना है, इसलिए वर्ष 2005-06 में 8.25 करोड़ रुपये तक एस्को खाते में स्थानांतरित-रॉयल्टी की प्राप्ति के 50% का उपयोग पांच वर्ष की अवधि अर्थात् 2009-10 के भीतर किया जाना है।

एस्को खाते से निधियों के उपयोग के बारे में किसी सुचना के अभाव में वर्ष 2005-06 में एस्को खाते में किए गए स्थानांतरण से संबंधित निधियों को भीमरी बंदरगाह की पूंजीगत तलकबर्ण परियोजना के प्रस्तावित निवेश की आंशिक पूर्ति के लिए सौंपना उपयुक्त हो सकता है।

यह उल्लेख करना संगत है कि विश्लेषण में अन्यत्र वर्णित कारणों से इस परियोजना हेतु प्रस्तावित पूंजीगत व्यय को वर्ष 2009-10 में लगाई गई पूंजी के संगणन में शामिल नहीं किया गया है। अगर परियोजना का निष्पादन वर्ष 2009-10 तक प्रारंभ होता है, जैसा टीपीटी द्वारा वर्णन किया गया है, तो यह इस परियोजना के आंशिक वित्तपोषण के लिए वर्ष 2005-06 के अंत में एस्को खाते के शेष का उपयोग कर सकता है।

इस समायोजन के बाद वित्तीय वर्ष 2009-10 के अंत में एस्को खाते में शेष 94.82 करोड़ रुपये तक का होगा। अगर अगले प्रशुल्क चक्र के दौरान यह पाया जाता है कि एस्को खाते से निधि का उपयोग वर्ष 2009-10 में व्यय की गई इस परियोजना लागत के भाग को पूरा करने के लिए नहीं किया गया है तो उसे अगले प्रशुल्क चक्र में राजस्व में जोड़ दिया जाएगा।

(क) टीपीटी ने वर्णन किया है कि वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए व्यय का अनुमान पिछले वर्ष के वास्तविक/अनुमानों की तुलना में 5.4% की वार्षिक वृद्धि पर विचार करते हुए किया गया है। यह पाया जाता है कि व्यय के अनुमान में सभी शीर्षों के लिए 5.4% की समरूप वृद्धि को लागू नहीं किया जाता है। यहां तक कि यद्यपि यह सत्य हो सकता है कि व्यय की मदें उसी समानुपात में नहीं बढ़ सकती, फिर भी समग्र व्यय स्तर में वृद्धि को थोके मुख्य सूचकांक के वर्णित स्तर के अधिन्य में होने की अनुमति नहीं दी जा सकती।

- (ख) कुल प्रचालन व्यय और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिचय (मूल्यहास और रेलवे कार्यकलाप को छोड़कर) पिछले वित्तीय वर्ष 2006-07 में सूचित 5402.50 लाख रुपए के वास्तविक व्यय की तुलना में वर्ष 2007-08 के लिए 5912.48 लाख रुपए अनुमानित है। वर्ष 2007-08 के लिए अनुमानित व्यय में वृद्धि पिछले वर्ष सूचित वास्तविक राशि की तुलना में 9.40% है। यह मुख्यतः पत्तन और गोदी सेवाओं के अधीन प्रचालन लागत में अनुमानित 14.91% और संपदा कार्यकलाप में 6.92% की वृद्धि के कारण है।

प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार, भारत सरकार द्वारा घोषित सभी प्रणय वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक ने वर्तमान धट-बढ़ के संदर्भ में मूल्य के उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप व्यय का पूर्वानुमान किया जाता है। वित्तीय वर्ष 2007-08 के लिए भारत सरकार से अभिनिश्चित किया गया थोक मूल्य सूचकांक 4.6% है, जबकि इक्की तुलना में तत्काल पिछले वर्ष में यह 5.4% था।

पत्तन में थोक मूल्य सूचकांक के वर्णित स्तर से अधिक वृद्धि का प्रयोग करते हुए व्यय का अनुमान करने का कोई विशिष्ट कारण नहीं बताया है। यह मानना होगा कि सभी प्रचालन व्यय यातायात में वृद्धि से समानुपातिक रूप से भिन्न-भिन्न नहीं होंगे। महापत्तनों के मामले में अधिकांश व्यय नियत प्रकृति के होंगे, जो दी गई क्षमता और यातायात की सीमा में भिन्न-भिन्न नहीं हो सकते। प्रस्तुत व्यय के परिवर्ती और नियत संघटक के आकड़ों के अभाव में यह माना जाता है कि 20% का प्रचालन व्यय यातायात के साथ भिन्न होगा। परिवर्ती लागत के व्यौरों की उपलब्धता के अभाव में न्यू मंगलौर पत्तन न्यास का प्रशुल्क संशोधित करते समय समान दृष्टिकोण का अनुपालन किया गया था।

वर्ष 2007-08 के लिए प्रचालन व्यय और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिचय के अनुमानों का आकलन वर्ष 2006-07 में सूचित वास्तविक आकड़ों के संदर्भ में किया गया है और उसे यातायात में वृद्धि के समायोजन के बाद उस वर्ष के लिए लागू के अनुसार 5.4% की वार्षिक वृद्धि अनुमत्य करते हुए उचित रूप से संतुलित किया गया है।

- (ग) वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए कुल प्रचालन व्यय (मूल्यहास को छोड़कर) और प्रबंध एवं सामान्य उपरिचय में गत वर्ष के अनुमानों की तुलना में क्रमशः 5.81% और 5.84% वृद्धि होने का अनुमान है।

दिनांक 31 मार्च, 2008 को समाप्त वित्तीय वर्ष के लिए सभी वस्तुओं हेतु सूचित औसत थोक मूल्य सूचकांक 4.6% को वर्ष 2008-09 में प्रशुल्क संशोधन संबंधी कार्यवाई में अपनाया गया है। तदनुसार, वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए प्रचालन व्यय और प्रबंध एवं उपरिचय के अनुमान में कुल वृद्धि गत वर्ष के वार्षिकीकृत अनुमानों की तुलना में 4.6% की वार्षिक वृद्धि अनुमत्य करके संतुलित की गई है और वर्ष 2007-08 के लिए व्यय का अनुमान लगाने के लिए अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप यातायात में संभावित वृद्धि के साथ समायोजित की गई है।

- (घ) टीपीटी ने प्रयोक्ताओं से विद्युत उपरिचय के नियतन के लिए पृथक प्रस्ताव दायरे में किया है, जिस पर अलग से विचार किया जाता है।

मेगल अविशेष टीपीटी द्वारा संबंधित प्रयोक्ताओं से पृथक लेवी द्वारा वसूल किए जाने के लिए प्रस्तावित विद्युत उपरिचय की सीमा तक कम कर दिया गया है। निवल अविशेष में समायोजन करने की क्षमता समेकित लागत स्थिति से संगत उपरिचय मद के अनुमान को कम करना अधिक उपयुक्त हो सकता है। पत्तन ने संबंधित कार्यकलापों में विद्युत उपरिचय का विवरण नहीं दर्शाया है। इस सूचना के अभाव में टीपीटी द्वारा प्रस्तावित पृथक वसूली की सीमा तक संशोधित लागत विवरणों में प्रबंधन और सामान्य उपरिचय में कमी की जाती है।

- (vii) (ब) पत्तन के अधिकारियों और कर्मचारियों के वेतन और मजदूरी में संशोधन पेश हो चुका है। वेतन संशोधन के प्रभाव पर टीपीटी द्वारा वर्ष 2006-07 के लिए वेतन और मजदूरी की वास्तविक लागत के 25% पर विचार किया गया है। वर्ष 2007-08 के लिए वेतन संशोधन के लिए 697.71 लाख रुपए का प्रबंधन किया गया है। परवर्ती दो वर्षों 2008-09 और 2009-10 के लिए संबंधित पिछले वर्षों के अनुमानों की तुलना में 3% की वार्षिक वृद्धि मानी गई है।

दिशा-आन्तरिक पत्तन न्यास, न्यू मंगलौर पत्तन न्यास आदि जैसे अन्य महापत्तनों के प्रशुल्क संशोधन कार्य में आधार वर्ष के वेतन और मजदूरी लागत के 15% पर वेतन संशोधन के लिए प्रावधान की अनुमति दी गई है। यह मानते हुए कि यह मद केवल एक प्रावधान है, अन्य महापत्तनों हेतु लिए गए निर्णय के अनुरूप वर्ष 2006-07 के वास्तविक वेतन और मजदूरी लागत के 15% पर वेतन संशोधन के प्रभाव पर विचार करना पर्याप्त हो सकता है।

वर्ष 2007-08 के लिए वेतन संशोधन का प्रभाव वर्ष 2007-08 के लिए उस समय लागू की तुलना में वर्ष 2006-07 में सूचित वास्तविक वेतन और मजदूरी पर 5.4% की वार्षिक वृद्धि का प्रयोग करने के बाद 15% पर अनुमानित है। तदनुसार, वर्ष 2007-08 के लिए वेतन संशोधन के लिए प्रावधान 441.23 लाख रुपए होता है। परवर्ती दो वर्षों के लिए टीपीटी द्वारा विचार किए गए 3% की वार्षिक वृद्धि की अनुमति दी जाती है।

- (ख) टीपीटी ने रेलवे कार्यकलाप को छोड़कर वेतन के कुल संशोधन का प्रभाव सभी कार्यकलापों को आर्पणित किया है। वर्ष 2006-07 के लिए वेतन और मजदूरी की कुल लागत, जिसके आधार पर वेतन संशोधन के प्रावधान का अनुमान किया गया है, में रेलवे कार्यकलाप में वेतन-कर्मचारियों का वेतन और मजदूरी शामिल है। इसलिए, वेतन संशोधन के लिए प्रावधान रेलवे कार्यकलाप में भी किया जाना चाहिए। कर्मचारियों और प्रत्येक कार्यकलाप के अधीन वेतन की

लागत के व्यौरों की उपलब्धता के अभाव में, वेतन संशोधन के लिए अनुमानित प्रावधान प्रचालन व्यय और प्रत्येक कार्यकलाप के प्रबंधन और सामान्य उपरिचय के योग के अनुपात में सभी कार्यकलापों में विस्तारित किया जाता है।

- (vi) संशोधित प्रमुख दिशानिर्देशों का खण्ड 2.7.1 निर्दिष्ट करता है कि मूल्यहास की अनुमति कंपनी अधिनियम के अनुसार अपनाए गए अवधि मानदंडों का अनुपालन करते हुए सीधी रेखा विधि पर दी जाएगी। टीपीटी ने पुष्टि की है कि उसने संशोधित प्रमुख दिशानिर्देशों के अनुसार मूल्यहास परिकलित किया है। यद्यपि, टीपीटी ने कंपनी अधिनियम में निर्धारित दरों के आधार पर मूल्यहास का विस्तृत संगणन प्रस्तुत नहीं किया है, फिर भी इसने सरकार के दिशानिर्देशों और कंपनी अधिनियम के अनुसार लागू मूल्यहास पर के आधार पर पतन द्वारा अपनाई गई मूल्यहास दरें दर्शाते हुए एक विवरणी प्रस्तुत की है। वर्ष 2006-08 से 2008-09 तक के लिए टीपीटी द्वारा यथा परिकलित मूल्यहास पर विश्वास किया गया है और इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचार किया जाता है। वर्ष 2009-10 के लिए टीपीटी द्वारा अनुमानित मूल्यहास को भीतरी बंदरगाह तलकर्मण से संबंधित पूंजीगत लागत की सीमा तक संतुलित किया गया है, जिस पर इस प्रमुख संशोधन कार्यवाई में विचार नहीं किया गया है।

- (ix) (क) वित्त और विविध आय (एफएमआई) के अनुमान में निवेश पर ब्याज और कर्मचारियों को दिए गए अग्रिमों पर ब्याज शामिल है। लागत विवरणी वर्ष 2006-07 में सूचित वार्षिक राशि की तुलना में वर्ष 2007-08 के लिए अनुमानित वित्त और विविध आय (एफएमआई) में गिरावट दर्शाती है।

यद्यपि, संशोधित लागत विवरणी सं०अ० 2007-08 और सं०अ० 2008-09 के आधार पर तैयार नहीं की गई है, फिर भी इन दस्तावेजों का हवाला अनुमान के अधिकार के समझने के लिए दिया गया है। सं०अ० 2007-08 और सं०अ० 2008-09 से यह प्रतीत होता है कि वित्त और विविध आय के अनुमान में कमी वर्ष 2006-07 में वार्षिक वसुली की तुलना में इन वर्षों के दौरान अनुमानित दंड की वसुली से आय में गिरावट के कारण है। चूंकि, दंड की वसुली राज्य सरकार का निश्चित स्रोत नहीं है, इसलिए टीपीटी द्वारा यथानुमानित वित्त और विविध आय पर लागत विवरणी में विचार किया जाता है।

- (ख) अनुमानित वित्त और विविध व्यय में ऋण और अनुग्रह भुगतानों पर ब्याज शामिल नहीं होता है। पतन ने इस शीर्ष के अधीन 2 करोड़ रुपये की अनुमानित बीमा लागत शामिल की है, जो वर्ष 2006-07 के लिए सूचित परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक के 0.5% से कम है।

पतन ने स्पष्ट किया है कि अनुमानित व्यय बाढ़, चक्रवात, सुनामी आदि जैसी प्राकृतिक आपदाओं के लिए विशिष्ट जोखिमों को कवर करने हेतु ली गई बीमा पालिसी पर है। टीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर इसके दरों के मान की अगली समीक्षा के दौरान स्थापन के अधीन इस विश्लेषण में बीमा लागत के अनुमान पर विचार किया गया है।

जब भी भारतीय पतन संघ (आईपीए) द्वारा सभी महापतनों के लिए साझा निर्णय लिया जाता है, टीपीटी ने दिशानिर्देशों के खंड 2.14 का अनुपालन करने की सहमति दी है।

- (ग) टीपीटी ने पुष्टि की है कि लागत विवरण में उपदान के लिए क्रमशः वेतन के 15% और 8.33% पर संगणित पेंशन निधि और उपदान निधि में अनुमानित वार्षिक अंशदान शामिल है। इसने पुष्टि की है कि वेतन/पेंशन की बकाया राशि, स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना अंशदान आदि जैसे एककालिक व्यय को वित्त और विविध व्यय के अनुमानों में शामिल नहीं किया जाता है। पतन द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आलोक में वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए टीपीटी द्वारा अनुमानित वित्त और विविध व्यय पर विचार किया जाता है।

- (ख) (क) पतन को विभिन्न पूंजीगत परियोजनाओं की वर्तमान स्थिति के संदर्भ में पूंजी में वृद्धियों की समीक्षा करने का सुझाव दिया जाता है। दिनांक 9 जनवरी 2008 को दाखिल संशोधित लागत विवरणी में पतन ने कोयला बर्थ के निर्माण के लिए 4000 लाख रुपये, छिछले ड्रफ्ट बर्थ के निर्माण के लिए 3000 लाख रुपये और फुटपाथ के सुधार के लिए 1500 लाख रुपये के प्रस्तावित पूंजीगत व्यय को वर्ष 2009-10 तक के लिए आस्थगित किया है। वर्ष 2007-08 के लिए परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में वृद्धि को पहले प्रस्तुत अनुमानों की तुलना में कम किया जाता है।

पूँजीगत तलकर्मण और रेलवे कार्यकलाप से संबंधित परिसंपत्तियों को छोड़कर संशोधित निवल निधत परिसंपत्तियों का अनुमान टीपीटी द्वारा वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए क्रमशः 259.80 करोड़ रुपये, 334.25 करोड़ रुपये और 1013.57 करोड़ रुपये लगाया गया है। संशोधित लागत विवरणी में अनुमानित लगाई गई पूंजी (अर्थात् निवल निधत परिसंपत्ति और कार्यशील पूंजी) समस्त वर्षों के लिए 282.24 करोड़ रुपये, 358.93 करोड़ रुपये और 1040.73 करोड़ रुपये है। परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में प्रस्तावित मुख्य वृद्धियों और कार्यशील पूंजी के अनुमान की चर्चा यहां नीचे की गई है।

- (ख) वर्ष 2007-08 के प्रस्तावित पूंजीगत परिव्यय में मुख्यतः पश्चिमी चारदीवारी से ग्रीन गेट तक पतन की सड़कों को चौड़ा करने के लिए 2000 लाख रुपये और प्रौद्योगिकी सुधार के लिए 500 लाख रुपये शामिल हैं।

पतन ने पुष्टि की है कि सड़क को चौड़ा करने के लिए कार्य आदेश अक्टूबर 2006 में जारी किया गया था और कार्य वित्तीय वर्ष 2007-08 में पूरा किया गया है। सूचना प्रौद्योगिकी निवेश के संबंध में आपूर्ति आदेश मार्च 2007 में दिया गया था। पतन द्वारा किए गए वर्णन के आधार पर प्रस्तावित निवेशों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (ग) टीपीटी ने बर्थ संख्या 9 के निर्माण के लिए वर्ष 2008-09 में 4000 लाख रुपए के पूंजीगत परिय्य का पूर्वांशुमान किया है। इसने प्रस्तावित नए बर्थ के कारण 1.5 मिलियन टन प्रतिवर्ष की अतिरिक्त क्षमता का अनुमान किया है। यातायात के पूर्वांशुमानों में उक्त बर्थ में प्रहस्तन किए जाने के लिए संभावित अतिरिक्त यातायात पर विचार किया गया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि कार्य आदेश नवम्बर, 2006 में जारी किया गया था और कार्य चल रहा है। टीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर इस परियोजना के लिए टीपीटी द्वारा प्रस्तावित पूंजीगत परिय्य पर वर्ष 2008-09 में विचार किया जाता है।

1290 लाख रुपए का पूंजीगत निवेश उपस्कर की अधिप्राप्ति के लिए अनुमानित है। उपस्कर दिसम्बर, 2008 तक चालू किया जाना प्रत्याशित है। इन निवेशों के कारण कार्यनिष्पादन में प्रत्याशित सुधार/इकाई प्रचालन लागत में कमी की बर्था नहीं की गई है। टीपीटी द्वारा प्रस्तुत इस उपस्कर के चालू होने की प्रत्याशित अवधि पर विश्वास करते हुए प्रस्तावित निवेशों पर विचार किया गया है।

- (घ) सकलितर बड़े पूंजीगत निवेशों में से एक वर्ष 2009-10 में भीतरी बंदरगाह तलकर्मण परियोजना है। इस परियोजना के 450 करोड़ रुपए पर मूल अनुमान को संशोधित लागत विवरणी में 538 करोड़ रुपए तक संशोधित किया गया है। टीपीटी ने वर्णन किया है कि योजना आयोग ने इस परियोजना को सिद्धांततः अनुमोदन प्रदान कर दिया है और इसलिए उसने वर्ष 2009-10 में प्रस्तावित पूंजीगत तलकर्मण परियोजना लागत पर विचार करने का अनुरोध किया है।

यद्यपि, प्रस्तावित पूंजीगत तलकर्मण परियोजना का 'सिद्धांततः' अनुमोदन प्राप्त हो चुका है, फिर भी टीपीटी ने स्वीकार किया है कि परियोजना के निष्पादन के लिए भारत सरकार की अंतिम स्वीकृति की अभी तक प्रतीक्षा है। परियोजना के लिए वित्तपोषण नैटर्न को अभी भी भारत सरकार के परामर्श से निर्धारित किया जाना है।

यह उल्लेखनीय है कि इसने बड़े निवेश की योजना प्रशुल्क अवधि की वेधता अवधि के बिल्कुल अंत (2009-10) में बनाई गई है और टीपीटी 18 महीने में इस परियोजना के पूरा होने की संकल्पना करता है। चूंकि, कार्य अभी तक प्रारंभ नहीं हुआ है इसलिए यह सदिग्ध है कि क्या परियोजना वर्ष 2009-10 के भीतर पूरी और चालू हो जाएगी या नहीं। इसे ध्यान में रखते हुए, प्रशुल्क संगणन में प्रस्तावित पूंजीगत परिय्य के प्रभाव को शामिल करते हुए इस समय प्रयोक्ताओं पर बोझ डालना उचित नहीं हो सकता। इसलिए, 538 करोड़ रुपए के प्रस्तावित परिय्य पर लगाई गई पूंजी पर अभिलाम के संगणन के लिए विचार नहीं किया जाता। समान स्थिति में, एनसीपीटी और जेएनपीटी में भी प्रशुल्क की सामान्य स्थिति से संबंधित मामलों में ऐसा ही दृष्टिकोण अपनाया गया था।

मौल्य सबद्ध कार्याकलाप के अधीन लगाई गई पूंजी के अनुमान को इस परियोजना पर प्रस्तावित पूंजीगत निवेश की सीमा तक कम किया जाता है। मूल्यहास के अनुमान में भी उचित कमी की जाती है। यद्यपि, इस परियोजना के लिए पूंजीगत निवेश नए जैसा पहले उल्लेख किया जा चुका है प्रशुल्क वेधता चक्र में विचार नहीं किया गया है, फिर भी पत्तन वर्ष 2005-08 में प्रदात रॉयल्टी के राजस्व के संदर्भ में एक्को खाते से निधियों का प्रयोग करके वर्ष 2009-10 में धन की गई परियोजना लागत की आंशिक पूर्ति कर सकता है।

अगर ऐसा होता है तो भीतरी बंदरगाह तलकर्मण परियोजना चालू प्रशुल्क वेधता अवधि के भीतर पूरी हो जाएगी और टीपीटी को परियोजना को संभावित रूप से चालू करने के कम से कम 3 महीने पूर्व पूंजीगत तलकर्मण की लागत की वसुली के लिए सम्पुर्ण प्रस्ताव प्रस्तुत करने की अनुमति दी जाती है।

- (ङ) वर्ष 2009-10 के लिए लगाई गई अनुमानित पूंजी में उत्तरी कार्गो कर्म (एनसीबी) के निर्माण के लिए 40 करोड़ रुपए और छिछले जल के बर्थ के निर्माण के लिए 30 करोड़ रुपए शामिल हैं। यह सूचित किया जाता है कि भारत सरकार ने उत्तरी कार्गो बर्थ के निर्माण के लिए प्रस्तावित पूंजी परिय्य को स्वीकृति प्रदान कर दी है। टीपीटी ने वर्णन किया है कि कार्य आदेश जारी किया जा रहा है और यह मार्च, 2009 तक एनसीबी के चालू होने का पूर्वांशुमान करता है। पत्तन ने बताया है कि छिछले जल के बर्थ का निर्माण 9वें वर्ष का निर्माण पूरा होने के बाद प्रारंभ किया जाएगा।

पत्तन ने एनसीबी और छिछले जल का बर्थ चालू होने के बाद 6.775 मिलियन टन और 0.75 मिलियन टन की क्षमता वृद्धि आकलित की है। यातायात के पूर्वांशुमानों में एनसीबी में प्रहस्तन किए जाने के लिए संभावित अतिरिक्त 5 मिलियन टन का यत्नायाद शामिल है। टीपीटी ने यह भी पुष्टि की है कि वर्ष 2009-10 के लिए यातायात के पूर्वांशुमानों में छिछले जल के बर्थ में प्रहस्तन किए जाने के लिए प्रत्याशित अतिरिक्त यातायात पर विचार किया गया है। टीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर एनसीबी और छिछले जल के बर्थ के लिए प्रस्तावित पूंजीगत परिय्य पर वर्ष 2009-10 में विचार किया जा सकता है।

- (च) यद्यपि टीपीटी ने पुष्टि की है कि उसने प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार कार्गोयल पूंजी का अनुमान किया है, फिर भी पत्तन द्वारा प्रस्तुत विविध देनदारी और चालू परिसंपत्तियों के अधीन नवव शेष का अनुमान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अधीन निर्धारित मानदंडों के अनुरूप नहीं पाया गया है। इसलिए, विविध देनदारों और नवव शेष का अनुमान संगत प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप आशोधित किया जाता है।

टीपीटी ने इंगित किया है कि वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए चालू वेयताओं का अनुमान वर्ष 2008-09 के लिए वार्षिक लेखे में सुचित वार्षिक आंकड़ों के संदर्भ में है।

अगर वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए चालू वेयताओं के अनुमान की तुलना चालू परिसंपत्तियों के स्वीकार्य घटकों से की जाती है तो कार्यशील पूंजी ऋणरत्नक ओंका हो जाती है। इसलिए, वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए कार्यशील पूंजी 'शून्य' मानी जाती है।

(ख) उपर्युक्त आसोकन के अधीन टीपीटी के प्रशुल्क संशोधन में कार्यवाई में विचारित लगाई गई पूंजी वर्ष 2007-08 में 259.80 करोड़ रुपए, वर्ष 2008-09 में 334.25 करोड़ रुपए और वर्ष 2009-10 में 471.72 करोड़ रुपए है, जिसमें पूंजीगत तलकर्मण और ऐसके कार्यकलाप से संबंधित परिसंपत्तियां शामिल नहीं हैं।

(घ) परिसंपत्तियों को व्यावसायिक परिसंपत्तियों और व्यवसाय-संबद्ध परिसंपत्तियों में वर्गीकृत किया जाता है। पतन ने स्पष्ट किया है कि पतन की सीमाओं में घाट के सिरे से पतन के बैंक पोस्ट के बाहर तक सड़कों को चौका करने पर प्रस्तावित निवेश पतन में आने वाले थाले माहर्ण/उपकरणों का शीघ्र आवागमन सुविधाजनक बनाने के लिए है और इसलिए इसे व्यावसायिक परिसंपत्तियों के रूप में वर्गीकृत किया गया है।¹ इसने पुष्टि की है कि व्यावसायिक परिसंपत्तियों और व्यवसाय-संबद्ध परिसंपत्तियों के रूप में परिसंपत्तियों का वर्गीकरण संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.8 के अनुरूप है। लगाई गई पूंजी के आसोवित अनुमानों को पतन द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरणी में उसके द्वारा रखे गए सही समानुपात में व्यावसायिक परिसंपत्तियों और व्यवसाय-संबद्ध परिसंपत्तियों के रूप में पृथक-पृथक किया गया है।

(ग) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 का खंड 2.9.10 निर्दिष्ट करता है कि लगाई गई पूंजी पर अनुमत्य अभिलाम को क्षमता उपयोग से जोड़ा जाना चाहिए। टीपीटी ने प्रत्येक सम्मुख वर्षों में लगाई जाने वाली प्रस्तावित निवेश/अवसंरचना सुविधाओं पर विचार करने के बाद पतन की क्षमता वर्ष 2007-08 के लिए 20.55 मिलियन टन, वर्ष 2008-09 के लिए 27.20 मिलियन टन और वर्ष 2009-10 के लिए 46.50 मिलियन टन आकलित किया है।

इस कार्यवाई में विश्वास किए गए संशोधित यातायात पूर्वानुमानों के संदर्भ में क्षमता उपयोगिता वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए 80% से अधिक होती है और इसलिए टीपीटी लगाई गई पूंजी पर पूर्ण अभिलाम का दावा करने का हकदार है। आरओसीई के निर्धारण में शामिल महत्वपूर्ण मापदंडों की प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार समीक्षा की गई है। यह देखा गया है कि समीक्षा की गई आरओसीई में परिवर्तन मौजूदा 16% आरओसीई की तुलना में 1% से भी कम है।

इसके नदेनजर 16% की दर पर मौजूदा अधिकतम आरओसीई प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार नियोजित पूंजी के संतुलित अनुमानों पर व्यवसाय परिसंपत्तियों पर अनुमत्य है।

टीपीटी ने व्यवसाय-संबद्ध परिसंपत्तियों पर 6.35% की दर पर अभिलाम संगणित किया है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए व्यवसाय-संबद्ध परिसंपत्तियों पर अभिलाम की अनुमति टीपीटी द्वारा विचार किए गए 6.35% की बजाय 7.4% की जोखिम मुक्त दर पर दी गई है।

वर्ष 2009-10 के लिए क्षमता उपयोगिता 59.4% होती है, जो लगाई गई पूंजी पर पूर्ण अभिलाम का दावा करने के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित सीमा से सीमांतिक रूप से कम होती है।

टीपीटी ने वर्ष 2009-10 में प्रस्तावित तलकर्मण परियोजना के कारण क्षमता उपयोगिता का विशेष रूप से आकलन नहीं किया है। तथापि, इसने क्षमता पर हमारे प्रश्न के संदर्भ में स्पष्ट किया है कि क्षमता उपयोगिता वर्ष 2009-10 में तलकर्मण को शामिल करने के कारण 80% से कम है। इस संबंध में टीपीटी द्वारा सुचित स्थिति पर विश्वास करते हुए और पहले वर्णित कारणों से वर्ष 2009-10 के लिए लगाई गई पूंजी से पूंजीगत तलकर्मण परियोजना को हटा देने के दृष्टिगत पतन की क्षमता उपयोगिता 80% से अधिक मानी जाती है। इस अनुमान के आधार पर व्यावसायिक परिसंपत्तियों के 16% और व्यवसाय-संबद्ध परिसंपत्तियों पर 7.4% का अधिकतम लगाई गई पूंजी पर अभिलाम की अनुमति वर्ष 2009-10 के लिए लगाई गई पूंजी के आसोवित अनुमान पर दी जाती है।

(ख) (क) प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 इस प्राधिकरण को विद्यमान प्रशुल्क नियतन के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधत अवधि के अंत में महापतनों के वार्षिक और मासिक कार्यनिष्पादन की समीक्षा करने का अधिकार देता है।

टीपीटी के दरों के मान की पिछली समीक्षा वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए अनुमानित लागत स्थिति पर विश्वास करते हुए सितम्बर, 2002 में की गई थी। लागत विवरणी में प्रदर्शित निवल अधिशेष के आधार पर टीपीटी को उर्वरमुखी संशोधन की अनुमति नहीं दी गई थी। टीपीटी ने सितम्बर, 2002 में अनुमोदित प्रशुल्क स्तर पर अपनी सुविधाओं का प्रयाजन जारी रखा है। इसलिए, पिछली अवधि के आकलन में वर्ष 2002-03 से 2007-08 तक की अवधि शामिल होगी।

(ख) टीपीटी ने पिछली अवधि 2002-03 और 2003-04 के लिए तलकर्मण कार्यकलाप सहित एक समेकित लागत विवरणी प्रस्तुत की है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान तलकर्मण कार्यकलाप को छोड़कर लागत स्थिति टीपीटी के प्रशुल्क का विश्लेषण करने के लिए तैयार की गई थी। इसलिए, पिछली अवधि के लिए वास्तविक कार्यनिष्पादन का

आकलन करने के लिए उसी दृष्टिकोण का अनुपालन किया गया है। तलकर्मण कार्यकलाप से संबद्ध लागत स्थिति का विश्लेषण अलग से किया गया है।

(ग) प्रचालन आय, प्रचालन लागत, वित्त और विविध व्यय, आवंटित प्रबंधन और समान्य एगरिग्य, मूल्यहास और लगाई गई पूंजी से संबंधित वास्तविक आंकड़ों को निम्नलिखित समायोजनों के अधीन संबंधित वर्ग के वार्षिक लेखे में प्रदर्शित किया माना गया है :-

- (i) संगत वार्षिक लेखे में तलकर्मण लेखे के ज्ञापन में सूचित तलकर्मण लेखों से आय, तलकर्मण पर मूल्यहास और तलकर्मण परियोजना के वित्तपोषण हेतु किए गए ऋण पर ब्याज को पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए अनुमानों के साथ तुलना करने के लिए पत्तन और मोटी आय/व्यय तथा वित्त और विविध आय से हटा दिया गया है।
- (ii) वित्त और विविध आय के मामले में वर्ष 2002-03 से 2006-07 के लिए निवेश और अग्रिमों पर ब्याज हटा दिया गया है।
- (iii) वित्त और विविध व्यय, ऋण और अनुग्रह राशि के भुगतान पर ब्याज को वर्ष 2002-03 से 2006-07 तक सभी वर्षों के लिए हटा दिया गया है।
- (iv) वार्षिक लेखे अलग से पूंजीगत तलकर्मण कार्यकलाप से संबंधित निवल स्थायी परिसंपत्तियां नहीं दर्शाते। टीपीटी ने वित्तीय वर्ष 2004-05 के लिए पूंजीगत तलकर्मण कार्यकलाप से संबंधित निवल स्थायी परिसंपत्तियां प्रस्तुत की हैं, जिसे आधार के रूप में लिया गया है और वर्ष 2002-03 तथा 2003-04 के लिए इस कार्यकलाप हेतु निवल स्थायी परिसंपत्तियों निकालने के लिए मूल्यहास लागत को जोड़ा गया है। इस प्रकार निकाली गई निवल स्थायी परिसंपत्तियों को तलकर्मण कार्यकलाप को छोड़कर स्थिति निकालने के लिए वार्षिक लेखे में प्रदर्शित निवल स्थायी परिसंपत्तियों से घटा दिया जाता है।

कार्यशील पूंजी वर्ष 2002-03 और 2004-05 के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुपालन किए गए दृष्टिकोण के आधार पर ऋणात्मक शेष दर्शाएगा। इसलिए, इसे 'शून्य' के रूप में माना गया है।

वर्ष 2005-06 के लिए कार्यशील पूंजी संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार मानी गई है। चूंकि, यह ऋणात्मक आंकड़ा होता है, इसलिए इसे वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए 'शून्य' के रूप में माना जाता है।

- (v) तलकर्मण कार्यकलाप को छोड़कर लगाई गई पूंजी को सम्बन्धित वर्षों के लिए टीपीटी द्वारा प्रस्तुत ऐसी श्रेणियों में परिसंपत्तियों के वर्गीकरण के अनुपात में वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए व्यावसायिक परिसंपत्तियों और व्यवसाय संबद्ध परिसंपत्तियों में घरीकृत किया जाता है।
- (vi) लगाई गई पूंजी पर अभिलाभ का संगणन दिनांक 31 मार्च 2005 को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश जारी करने के पूर्व अनुपालन किए गए दृष्टिकोण के अनुरूप को अभिवार्य निधियों में प्रत्येक 3% की दर पर अंशदान और उस समय विद्यमान ऋणदाय दर के आधार पर पूर्व अवधि 2002-03 और 2003-04 के लिए 18.5% की दर पर और वर्ष 2004-05 के लिए 17.5% की दर पर किया गया है। नियोजित पूंजी पर आय व्यवसाय परिसंपत्तियों पर 15% की दर पर अनुमत्त की गई है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए उस समय अपनाई गई मौजूद जोखिम मुक्त दर व्यवसाय संबद्ध परिसंपत्तियों पर अभिलाभ की गणना क्रमशः 6.35% और 7.4% की दर पर की गई है।
- (vii) टीपीटी ने वर्ष 2004-05 से 2006-07 तक की अवधि और वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए प्रस्तुत अनुमानों में रेलवे कार्यकलाप से संबंधित वास्तविक आय/व्यय और परिसंपत्तियों को शामिल नहीं किया है।

चूंकि, रेलवे साइडिंग प्रभार में संशोधन के लिए प्रस्ताव पांच वर्षों से अधिक से रेलवे बोर्ड के पास संक्षिप्त है, इसने तथापि वर्ष 2007-08 में प्रदर्शित अधिशेष की स्थिति से रेलवे कार्यकलाप में घाटे का 50% समंजित करने का प्रस्ताव किया है।

इस परिप्रेक्ष्य में यह उल्लेख करना संगत है कि पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान किए गए वित्तीय विश्लेषण में पत्तन की समय लागत स्थिति का निर्धारण करने के लिए रेलवे कार्यकलाप शामिल था। इसलिए, पूर्व अवधि 2002-03 से 2006-07 के लिए अधिशेष/ घाटे की स्थिति के आकलन के लिए समान दृष्टिकोण का अनुपालन किया जाता है।

- (viii) टीपीटी द्वारा दाखिल प्रशुल्क प्रस्तावों में तीन वर्षों यथा 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए पूर्वानुमान विहित हैं। चूंकि, वित्तीय वर्ष 2007-08 लगभग समाप्त हो चुका है, इसलिए पूर्व अवधि के साथ वर्ष 2007-08 के लिए अनुमानित निवल अधिशेष स्थिति को मानना आवश्यक है। इसके फलस्वरूप, इस प्रशुल्क संशोधन कार्य में विचार की गई लागत स्थिति उक्त वर्ष की संक्षिप्त प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए है।

- (xiii) उपर्युक्त आशोधन के अधीन लगाई गई पूंजी पर अनुमत्य अभिलेख के बाद निबल अधिशेष (तलकर्मण कार्यक्रमलाभ को छोड़कर) निम्नानुसार है :-

	(लाख रुपए)
2002-03 (आदेश के कार्यान्वयन की तारीख से समानुपासिक रूप से)	264.47
2003-04 (वास्तविक)	1105.32
2004-05 (वास्तविक)	1888.27
2005-06 (वास्तविक)	3575.55
2006-07 (वास्तविक)	4280.85
2007-08 (अनुमान)	4743.87
जोड़	15858.23

- (xiv) जीवन बीमा निगम द्वारा बीमांकन पद्धति के अंतर्गत आकलित पैशन निधि, उपदान और अधिवर्षिता देयता दिनांक 1 अप्रैल, 2006 की वयास्थिति 202.98 करोड़ रुपए है। वर्ष 2006-07 के अंशदान पर विचार करने के बाद निधि की देयता 206.26 करोड़ रुपए अनुमानित है। दिनांक 31 मार्च, 2007 तक पैशन निधि और उपदान निधि में उपलब्ध शेष 124.34 करोड़ रुपए है। इसमें अभी भी 81.92 करोड़ रुपए का अंतर रहता है। प्रस्ताव पर कार्यवाई करते हुए टीपीटी ने पैशन देयता में कमी की वसूली के लिए वर्ष 2007-08 से पांच वर्षों के लिए 10.3% की दर पर एक विशेष दर का प्रस्ताव किया था। अधिकार प्रयोक्ता संगठनों से कमी आपत्तियों को देखते हुए इस प्रस्ताव को पत्तन द्वारा वापस ले लिया गया था। संशोधित लागत विवरणों में पत्तन ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के लिए लागत विवरणों में प्रवर्धित अधिशेष/घाटे के समकूप तौर पर 18.60 करोड़ रुपए की इस कमी को आंशिक रूप से समंजित कर लिया है।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, विशेष रूप से निर्धारित निधियों और प्रावधानों के अलावा संग्रहित अधिशेषों/प्रारक्षित निधियों से एककालिक देयता की पूर्ति की जानी है और अगर यह फिर भी पर्याप्त रूप से शामिल नहीं होता तो पत्तन उचित कारणों से ऐसी देयताओं की पूर्ति के लिए सीमित अवधि हेतु विशेष दर का प्रस्ताव कर सकता है। पूर्व अवधि अर्थात् वर्ष 2002-03 से 2007-08 का आकलन 158.58 करोड़ रुपए का राजस्व अधिशेष दर्शाता है, जो पैशन निधि की देयता से 81.92 करोड़ रुपए की कमी को पर्याप्त रूप से सामिल करता है। इससे अभी भी 76.66 करोड़ रुपए का शेष रह जाता है, जिसे यहाँ नीचे पैंसी वर्गों की गई है, पूर्व अवधि के लिए तलकर्मण कार्यक्रमलाभ में घाटे को आंशिक रूप से प्रतिसंतुलित करने के लिए लिया जा सकता है।

- (xv) टीपीटी ने सुझाव दिया है कि जेडीआईसी से येन में प्राप्त ऋण को आंशिक रूप से स्वयं के संसाधनों और आंशिक रूप से आईडीबीआई से 182.06 करोड़ रुपए का और ऋण लेकर वापसी अदायगी द्वारा जनवरी, 2005 में समाप्त कर दिया गया है। पैंसा पहले उल्लेख किया जा चुका है, तलकर्मण के लिए विशेष दर मुख्यतः परियोजना से संबद्ध ऋणशोधन देयता की पूर्ति के लिए अनुमोदित की गई है। पत्तन ने हमारे सुझाव पर इस कार्यक्रमलाभ के अधीन आय/व्यय दर्शित हुए एक पृथक तलकर्मण लेखा का ज्ञापन रखा है। येन के ऋण की वापसी-अदायगी के समय तलकर्मण लेखों में अधिशेष/कमी और तलकर्मण लेवी पर पत्तन द्वारा लिए गए नए ऋण के प्रभाव का यहाँ नीचे विवरण दिया गया है :-

- (क) टीपीटी ने पूंजीगत तलकर्मण परियोजना के वित्तपोषण के लिए वर्ष 1999-2000 और 2000-2001 में कुल 60261.30 लाख जापानी येन का ऋण लिया था। लेन-देन की तारीख की विद्यमान विनियम दर पर रुपए के रूप में यह ऋण राशि 229.93 करोड़ रुपए होती है। ऋण की अवधि 20 वर्ष के लिए थी और ऋण की वापसी-अदायगी 7 वर्ष की छूट अवधि के बाद की जानी थी। इस ऋण पर अर्द्ध वार्षिक रूप से देय 2.3% प्रतिवर्ष की ब्याज दर और 1.2% का गारंटी शुल्क था।

- (ख) वर्ष 2000 में तलकर्मण के लिए प्रारंभिक रूप से विशेष दर अनुमोदित करते समय यह मानते हुए कि परियोजना की स्वीकृति के समय पत्तन द्वारा किए गए यातायात के पूर्वानुमानों को वास्तविक रूप नहीं दिया गया था, इस प्राधिकरण ने पोत-संबद्ध प्रमारों के 50% पर दर निर्धारित किया था। पत्तन को तलकर्मण लागत के एक भाग अर्थात् संग्रहित प्रारक्षित निधि से 4 करोड़ रुपए का पत्तन द्वारा किए गए यातायात पूर्वानुमानों के वास्तविकता बन जाने तक वहन करने का सुझाव दिया गया था। पत्तन से संग्रहित प्रारक्षित निधि से 4 करोड़ रुपए पूरा करने की अपेक्षा करने के इस निर्णय को सितम्बर, 2002 में तलकर्मण के लिए विशेष दर संशोधित करते समय बनाए रखा गया था, क्योंकि दर की समीक्षा करते समय पत्तन द्वारा यातायात का वांछित स्तर प्राप्त नहीं किया गया था।

पूर्व अवधि के लिए वार्षिक लेखों का अध्ययन करने पर यह पाया जाता है कि इस प्राधिकरण के इस निर्णय का अनुपालन नहीं किया गया था। अगर पत्तन ने प्रशुल्क आदेशों के अनुसार वर्ष 2000-01 से 2003-04 के लिए संग्रहित प्रारक्षित निधि से प्रतिवर्ष 4 करोड़ रुपए पूंजीगत तलकर्मण लेखों में हस्तांतरित किए थे, तो वर्ष 2004-05 के प्रारंभ में पूंजीगत तलकर्मण लेखों में शेष 1354.93 लाख रुपए का अधिशेष हुआ होता। वर्ष 2004-05 से येन ऋण की वापसी-अदायगी की तारीख तक तलकर्मण लेखों में समानुपासिक रूप से आय और व्यय पर विचार करने के बाद कुल अधिशेष 1569.72 लाख रुपए होगा।

- (ग) जेबीआईसी ऋण लेखे की बंधी के समय बकाया ऋण राशि 255.97 करोड़ रुपए सूचित की गई है। ऋण के भान की वापसी-अदायगी करने के लिए भारतीय औद्योगिक विकास बैंक से 182.06 करोड़ रुपए का नया ऋण लिया गया था। बकाया विदेशी मुद्रा ऋण के शेष का भुगतान पतन द्वारा रखी प्रारक्षित निधि से किया गया था।

हमारे परिकलन के अनुसार पूंजीगत तलकर्मण लेखे में उपलब्ध 15.69 करोड़ रुपए के अधिशेष को समायोजित करने के बाद पुराने ऋण की वापसी-अदायगी के लिए पतन के आंतरिक संसाधनों/प्रारक्षित निधियों से 58.20 करोड़ रुपए का उपयोग किया जा सकता था।

- (घ) आईडीबीआई ऋण की ऋणशोधन देयता मूल और 6.50% की दर पर ब्याज की तिमाही वापसी-अदायगी शामिल करने हुए सात वर्षों के लिए है। टीपीटी द्वारा प्रस्तुत हिसाब के अनुसार तलकर्मण लेवी कंटेनर बर्थ सं० VII के अतिरिक्त गहरे बर्थ का लाभ लेने वाले पोतों से पोत-संबद्ध आय पर वर्ष 2004-05 से 2009-10 के लिए औसतन 36.67% होती है। इस कार्यकलाप में घाटे की स्थिति होने के बावजूद पतन ने तलकर्मण की मौजूदा विशेष दर में उर्ध्वमुखी संशोधन का कोई प्रस्ताव नहीं किया है। इसने लागत विवरणी के अनुसार अपेक्षित तलकर्मण लेवी और चालू प्रशुल्क भुक्त के दौरान अधिशेष स्थिति से प्रस्तावित तलकर्मण लेवी के बीच विभेदक वसूल करने का सुझाव दिया है।

टीपीटी द्वारा विचार किए गए इस लेखे के अधीन औसत प्रचालन लागत समान रूप से सभी वर्षों अर्थात् 2004-05 से 2009-10 तक के लिए प्रति वर्ष 1728.58 लाख रुपए है। इसमें जून, 2004 से जून, 2024 तक की अवधि के लिए संगणित जेबीआईसी ऋण के लिए 1319.36 लाख रुपए की वार्षिक ऋणशोधन लागत शामिल है।

ऋण की संपूर्ण अवधि के लिए जेबीआईसी के मूल ऋण पर टीपीटी द्वारा वार्षिक ऋणशोधन लागत का संगणन सही नहीं पाया जाता है, क्योंकि जेबीआईसी ऋण को आईडीबीआई से नया ऋण लेकर समय-पूर्व समाप्त कर दिया गया था। जैसा टीपीटी द्वारा सही वर्णन किया गया है, अगर प्रतिवर्ष 3095 लाख रुपए पर आईडीबीआई ऋण की वार्षिक ऋणशोधन देयता पर विचार किया जाता है तो उसका मौजूदा तलकर्मण लेवी पर काफी प्रभाव पड़ेगा। यह मुख्यतः इसलिए है क्योंकि आईडीबीआई का ऋण विदेशी मुद्रा ऋण, जो 27.5 वर्षों तक विस्तारित था, की तुलना में अल्प अवधि के लिए है।

चूंकि, परियोजना की ऋणशोधन देयता को पूरा करने के लिए विशेष दर लागू की गई थी, इसलिए आईडीबीआई से लिए गए नए ऋण पर 3095 लाख रुपए की वार्षिक ऋणशोधन लागत पर जनवरी, 2005 के बाद की अवधि के लिए पूंजीगत तलकर्मण कार्यकलाप में घाटे का आकलन करने हेतु विचार किया जाता है। पूर्व अवधि के लिए चूंकि ऋण का कोई पूर्व भुगतान नहीं था, इसलिए वार्षिक लेखे में यथा सूचित जेबीआईसी को अदा किए गए वास्तविक ब्याज पर विचार किया जाता है।

- (ङ) बर्थ सं० VIII के 41.75 करोड़ रुपए तक के पूंजीगत तलकर्मण का वित्तपोषण वर्ष 2003-04 में पतन के अपने संसाधनों से किया गया था। इस प्राधिकरण ने पतन के अनुरोध पर मई, 2004 को पारित अपने आदेश में गहरे बर्थ के लिए अनुनोदित तलकर्मण के लिए विशेष दर बर्थ सं० VIII को भी प्रदान की थी। इस परिसंपत्ति के संदर्भ में तलकर्मण लेवी और मूल्यहास से आय को वर्ष 2000 में प्रारंभ की गई तलकर्मण परियोजना के समरूप माना जाता है।

यह समझा जाता है कि बर्थ सं० VIII के तलकर्मण के लिए लगाई गई पूंजी को प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के लिए विचार किए गए लगाई गई कुल पूंजी से टीपीटी द्वारा हटा दिया गया है। चूंकि, बर्थ सं० VIII के लिए पूंजीगत तलकर्मण का वित्तपोषण पतन के संसाधनों से किया गया है, इसलिए संबंधित पूंजीगत ऋण अन्य परिसंपत्तियों के समान लगाई गई पूंजी पर अभिलाभ के लिए हकदार है। इस निदेश के संदर्भ में आय और मूल्यहास को तलकर्मण लेवी के संगणन के एक भाग के रूप में माना जाता है। इसलिए, तलकर्मण कार्यकलाप के अधीन संगत निदेश पर अभिलाभ पर विचार करना उपयुक्त हो सकता है।

इसके अतिरिक्त, टीपीटी द्वारा जेबीआईसी ऋण की वापसी-अदायगी के लिए अपनी प्रारक्षित निधि से लगाई गई निधियां भी जनवरी, 2005 से आगे तक लगाई गई पूंजी पर अभिलाभ के योग्य होंगी।

- (च) उपर्युक्त आशोधनों के अधीन हमारे द्वारा तैयार की गई तलकर्मण लेवी की विवरणी दिनांक 19 जनवरी, 2005 से वर्ष 2007-08 तक की अवधि के लिए 12710.21 लाख रुपए का घाटा दर्शाती है। परवर्ती दो वर्षों 2008-09 से 2009-10 तक के लिए यह घाटा 7151.82 लाख रुपए तक का है।

जैसा पहले उल्लेख किया जा चुका है, तलकर्मण कार्यकलाप में घाटा मुख्यतः वार्षिक ऋणशोधन लागत में वृद्धि और बर्थ सं० VIII पर किए गए तलकर्मण के लिए लगाई गई पूंजी पर और मूल जेबीआईसी ऋण की वापसी-अदायगी करने के लिए स्वयं अपने संसाधनों से टीपीटी द्वारा लगाई गई निधियों पर अनुमत अभिलाभ के कारण है।

ऊपर वर्णित लागत स्थिति से तलकर्मण के लिए मौजूदा विशेष दर को बचाने की आवश्यकता हो सकती है। परंतु, यह उल्लेख करना संगत है कि घाटा पुनः वित्तपोषण ऋण की अल्प अवधि के कारण बढ़ जाता है। जबकि वसूल की जाने वाली वार्षिक राशि संपूर्ण रूप से बढ़ गई है, वहीं विदेशी मुद्रा ऋण के पुनः वित्तपोषण करने के पतन के

निर्णय से बड़ी हुई व्याज-दर और पत्तन के प्रारंभिक प्रस्ताव, जिसका विस्तार 27.5 वर्षों के लिए था, की तुलना में लंबी की अवधि अवधि के कारण प्रयोक्ताओं पर बोझ कम करने में सहायता मिली होती। टीपीटी ने पूंजीगत तलकर्वण के लिए सीपूसा विशेष दर को धारों रखने का प्रस्ताव किया है, क्योंकि यह संभवतः देवता का दीर्घ अवधि तक विस्तार करना चाहेंगा, ताकि तत्काल प्रयोक्ताओं पर पुनः-वितापोषण के लिए अल्पावधिक ऋण लेने के उसके निर्णय के कारण व्यर्थ बोझ नहीं पड़े। इसलिए, इस संबंध में टीपीटी का प्रस्ताव स्वीकार किया जाता है।

उपयुक्त स्थिति के होते हुए भी, पत्तन के समग्र कार्यकलाप में काफी अधिशेष की स्थिति के विपरीत, तलकर्वण कार्यकलाप में अवशिष्ट काफी घाटे के दृष्टिगत टीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में प्रस्तावित प्रशुल्क की कमी के प्रभाव पर विचार करने के बाद इस प्रशुल्क ऋण के लिए आकलित राजस्व अधिशेष तथा पूर्व राजस्व अधिशेष से तलकर्वण कार्यकलाप में घाटे को समर्थित करना उपयुक्त होगा।

यह माना जाता है कि इससे सामान्य सेवाओं से तलकर्वण कार्यकलाप को कुछ परस्पर आर्थिक सहायता मिलेगी। परंतु, यह मानते हुए कि पोत-संबद्ध आय का लगभग 85% गहरे खर्च का लाभ लेने वाले पोतों से प्राप्त होता है, इस परस्पर आर्थिक-सहायता की अनुमति देना अनुचित नहीं माना गया है। कार्गो कार्यकलाप भी अप्रत्यक्षतः प्रभावित होगा।

(घ) तलकर्वण लेखों में निवल अधिशेष/घाटे का सारांश नीचे दिया गया है :-

जेबीआईसी ऋण की वापसी-अदायगी तक की अवधि के लिए (अर्थात् 19.1.2005 तक)

क्र.सं.	विवरण	लाख रुपए
(i)	वार्षिक लेखों के अनुसार दिनांक 1.4.04 की यथास्थिति पूंजीगत तलकर्वण लेखों में शेष	-245.08
(ii)	वर्ष 2000-01 से 2003-04 तक की अवधि के लिए प्रतिवर्ष 4 करोड़ रुपए की बकाया संग्रहित प्रारंभिक निधि से पूरी की गयी है	1600.00
(iii)	दिनांक 1.4.2004 की यथास्थिति पूंजीगत तलकर्वण लेखों में आशोधित शेष	1354.94
(iv)	वार्षिक लेखों के अनुसार दिनांक 1.4.2004 से 19.1.2005 तक की अवधि के लिए (समानुपातिक आधार पर) तलकर्वण लेखों में निवल अधिशेष	214.78
(v)	जेबीआईसी ऋण की आंशिक वापसी-अदायगी के लिए तलकर्वण लेखों में माना गया कुल शेष	1569.72
(vi)	जेबीआईसी ऋण की आंशिक वापसी-अदायगी के लिए उपयोग में लाया गया तलकर्वण लेखों का शेष	1569.72
(vii)	जनवरी, 2005 की यथास्थिति तलकर्वण लेखों में शेष	शून्य

दिनांक 19.1.2005 के बाद की अवधि के लिए

क्र.सं.	विवरण	पूर्व अवधि 19.1.2005 से 2007-08 तक	अनुमान 2008-09 और 2009-10	जोड़ (लाख रुपए)
(i)	तलकर्वण लेखों में घाटा	-12710.21	-7151.82	-19862.03
(ii)	(क) घाटे को विगत अवधि (2002-03 से 2007-08) के लिए राजस्व अधिशेष से पूरा किया जाएगा	7666.23	शून्य	7666.23
	(ख) घाटे को 2008-09 और 2009-10 की अवधि के लिए मूल्यांकित राजस्व अधिशेष से पूरा किया जाएगा	1360.56	7151.82	8512.38
(iii)	इस प्रशुल्क ऋण के अंत में तलकर्वण लेखों में अनुमानित शेष घाटा	-3683.82	शून्य	-3683.82

सामान्य पत्तन कार्यकलाप से शामिल नहीं की गई सीमा तक तलकर्वण विवरणी में 36.83 करोड़ रुपए के घाटे की अगली प्रशुल्क समीक्षा के दौरान समीक्षा की जा सकती है।

- (XV) ऊपर दिए गए विश्लेषण के आलोक में, पूंजीगत तलकर्मण कार्यकलाप और रेलवे कार्यकलाप तथा विभिन्न मुख्य कार्यकलापों को छोड़कर संपूर्ण रूप से पत्तन के लिए लागत विवरणी को आशोधित किया गया है। आशोधित लागत विवरणी अनुबंध-1 (क) से (घ) के रूप में संलग्न है। संपूर्ण पत्तन के मुख्य कार्यकलाप का संशोधित परिणाम निम्नानुसार है :-

क्र.सं.	विवरण	प्रचालन आय (करोड़ रुपये)		निवल अधिशेष(+)/घाटा(-) (करोड़ रुपये)		प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष(+)/ घाटा (-)		अधिशेष/घाटे का औसत%
		2008-09	2009-10	2008-09	2009-10	2008-09	2009-10	
1.	संपूर्ण पत्तन	18077.04	21819.25	4857.44	5006.35	26.87%	22.94%	24.91%
2.	पत्तन और गोदी सेवाएं	6992.91	7567.21	(1632.72)	(2843.90)	(23.35)%	(37.6)%	(30.5)%
3.	कार्गो प्रहस्तन और भंडारण कार्यकलाप	10447.30	13583.36	6314.59	7667.29	60.57%	56.45%	58.4%
4.	संपदा	636.83	668.68	175.56	182.96	27.57%	27.36%	27.46

- (क) तलकर्मण और रेलवे कार्यकलाप को छोड़कर संपूर्ण पत्तन के लिए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित वित्तीय स्थिति वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए 9863.79 लाख रुपये का कुल अनुमानित अधिशेष दर्शाती है। यह सभी स्वीकार्य लागत और अनुमेय अभिलाम के लेखाकरण के बाद अगले दो वर्षों के लिए प्रचालन आय का 24.91% औसत निवल अधिशेष होता है। इसलिए, टीपीटी में मौजूदा प्रशुल्क में कमी करने का मामला बनता है।

- (ख) संपूर्ण रूप में, पोत-संबद्ध कार्यकलाप 4476.62 लाख रुपये का कुल निवल घाटा दर्शाता है। यह 30.5% का औसत निवल घाटा होता है। कार्गो-संबद्ध कार्यकलाप कुल 13961.88 लाख रुपये का कुल अधिशेष दर्शाता है, जो पोत-संबद्ध कार्यकलाप में घाटे को पूर्णतः प्रतिसंतुलित करता है और अभी भी विद्याराधीन दो वर्षों के लिए कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप में 9505.26 लाख रुपये का अधिशेष छोड़ता है।

पत्तन ने पोत-संबद्ध प्रभारों में 5% की कमी और औद्योगिक कोयले पर घाटशुल्क दर में 10% की कमी का प्रस्ताव किया है। इसके अतिरिक्त, इसने कार्गो प्रहस्तन और भंडारण प्रभार तथा अन्य विविध सेवाओं के लिए प्रभार में यथावत स्थिति बना रखी है।

पोत-संबद्ध कार्यकलाप में प्रस्तावित कमी परस्पर आर्थिक-सहायता का प्रवाह बका देगी क्योंकि पोत-संबद्ध कार्यकलाप पहले से घाटे का कार्यकलाप है। चूंकि, पोत-संबद्ध प्रशुल्क में प्रस्तावित कमी प्रयोक्ताओं द्वारा की गई मांग से उत्पन्न हुई है और संपूर्ण पत्तन के पास अधिशेष की अच्छी स्थिति है, इसलिए टीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित सभी पोत-संबद्ध प्रशुल्क मदों में 5% की कमी की जा सकती है। कुछ प्रयोक्ताओं ने यह मांग की है कि पोत-संबद्ध प्रभारों में कमी 5% से अधिक होनी चाहिए।

पूंजीगत तलकर्मण, जिस पर अब घटे हुए आधार दर पर लेवी लगाई जाएगी, के लिए विशेष दर पर यथास्थिति बनाए रखने के निर्णय से पोत यातायात के बड़े हिस्से को कुछ राहत प्राप्त होगी। पोत के कार्यकलापों में घाटे की स्थिति को देखते हुए प्रशुल्क में और कमी की अनुमति देना शोचनीय नहीं माना जाता है, जो केवल परस्पर आर्थिक-सहायता की घटना बढाएगी।

- (ग) संशोधित प्रस्ताव में, टीपीटी ने 10000 से 15001 जीआरटी तक के पोतों के लिए बर्थ किराए में 10% की वृद्धि और 15001 से 20000 जीआरटी तक के स्लेब में 10% की कमी करने का प्रस्ताव किया है। 25001 से 30000 जीआरटी तक के अकार वाले पोत के लिए प्रशुल्क में कमी केवल 1.5% की सीमा तक प्रस्तावित है।

प्रयोक्ताओं द्वारा किए गए अनुरोध से यह समझा जाता है कि टीपीटी में आने वाले अधिकांश पोत 30000 जीआरटी से कम के हैं। टीपीटी ने अनुरोध के बावजूद, विभिन्न जीआरटी स्लेब के अधीन आने वाले प्रत्याशित पोतों की संख्या का ब्योरा प्रस्तुत नहीं किया है और इसके परिणामस्वरूप, पोतों की पूर्व श्रेणी पर प्रस्तावित वृद्धि/कमी के प्रभाव का आकलन नहीं किया जा सकता। इन ब्योरों के अभाव में, अन्य पोत-संबद्ध प्रशुल्क मदों के लिए टीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क की कमी के अनुरूप सभी स्लेब में 5% की कमी की अनुमति देना उपयुक्त हो सकता है।

- (घ) पोत-संबद्ध प्रशुल्क, औद्योगिक कोयले के लिए घाटशुल्क में कमी, टीएनईवी के मार्गाधिकार प्रभार लगाने की इकाई में परिवर्तन का प्रभाव और विद्यमान डॉलर की दर को लागू करते हुए तटीय पोत प्रशुल्क के पुनः वर्णन का प्रभाव विद्याराधीन दो वर्षों के लिए लगभग 992.89 लाख रुपये होता है। प्रशुल्क में प्रस्तावित कमी के प्रभाव पर विचार करने के बाद तलकर्मण कार्यकलाप छोड़कर संपूर्ण रूप से पत्तन अधिशेष में बना रहेगा।

- (ङ) वस्तुतः, मौजूदा प्रशुल्क स्तर को लागत विवरणी में प्रदर्शित अधिशेष की सीमा तक कम किया जाना चाहिए। तथापि, इस मामले में ऊपर वर्णित लागत स्थिति में पूंजीगत तलकर्मण कार्यकलाप, जैसा पहले उल्लेख किया जा चुका है, काफी घाटा प्रदर्शित करता है, शामिल नहीं है। इस कार्यकलाप में घाटे के बावजूद टीपीटी ने तलकर्मण हेतु विशेष दर को संशोधित करने का प्रस्ताव नहीं किया है।

चुकि, संपूर्ण रूप से पतन अधिशेष की स्थिति दर्शाता है, इसलिए वर्ष 2008-09 और 2009-10 और पूर्ववर्ष के लिए तलकर्मण कार्यकलाप में प्रदर्शित घाटे को पतन में समग्र अधिशेष स्थिति से समायोजित किया जाता है। तलकर्मण कार्यकलाप में घाटे के इस समायोजन के बाद इस प्रस्तुत वैधता चक्र के अंत में तलकर्मण कार्यकलाप में पूरा न किया जा सका सेवा घाटा 35.83 करोड़ रुपए अनुमानित है, जिसका अगले प्रस्तुत चक्र में समीक्षा की जाएगी।

(ख) वर्ष 2008-09 और 2009-10 की अवधि के लिए आकलित कुल निवल अधिशेष का सारांश नीचे दिया गया है :-

क्र०सं०	विवरण	लाख रुपए
(i)	वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए निवल अधिशेष/घाटा	
	(क) पोत-संबद्ध कार्यकलाप	(-) 4478.62
	(ख) कार्गो संबद्ध कार्यकलाप	13981.88
	(ग) संपदा कार्यकलाप	358.52
	समग्र पतन के लिए कुल निवल अधिशेष	9863.79
	संपदा कार्यकलाप छोड़कर अधिशेष	9505.27
(ii)	घटाएँ : प्रस्तावित कमी का प्रभाव तथा पोत-संबद्ध प्रस्तुत में 5% की कमी, औद्योगिक कोसे की घाटप्रस्तुत दर में 10% की कमी, टीपीटी के नागरिकार की सेवा की हवाई में परिवर्तन और विद्यमान डॉलर दर के आधार पर राष्ट्रीय पोत की दर का पुनःवर्णन	992.89
(iii)	प्रस्तुत दरों में प्रस्तावित कमी के बाव अधिशेष	8512.38
(iv)	घटाएँ: अधिशेष से पूरा किया गया 2008-09 और 2009-10 के लिए तलकर्मण कार्यकलाप में घाटा और राजस्व अधिशेष से पूरा किया गया विगत अवधि के लिए घाटा	
	वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए	7151.82 लाख रुपए
	विगत अवधि के लिए	1360.56 लाख रुपए
		8512.38
(v)	सेवा अधिशेष (iii-iv)	0.00

(घ) संपदा कार्यकलाप 358.52 लाख रुपए का कुल निवेश अधिशेष दर्शाता है। टीपीटी द्वारा वाणिज्य सदर्भ में प्रस्तावित प्रस्तुत में संपदा कार्यकलाप की मौजूदा दरों में कोई वृद्धि संकल्पित नहीं है। संपदा कार्यकलाप के लिए दरें लागत वृद्धि दृष्टिकोण के आधार पर नियत नहीं की जाती हैं। यह प्राधिकरण संपदा कार्यकलाप के अधीन दरों के नियतन के लिए समय-समय पर सरकार द्वारा जारी दिशानिर्देशों का अनुपालन करता है। टीपीटी की भूमि के लिए पट्टा किराया 30 जून 2007 तक की वैधता सहित पिछली बार जुलाई 2002 में संशोधित किया गया था और इसलिए वे समीक्षा के लिए बकाया हो चुके हैं।

इसलिए, टीपीटी को सरकार के वर्तमान दिशानिर्देशों के अनुरूप इसकी संपदा के लिए दरों की समीक्षा हेतु पृथक प्रस्ताव वांछित करने का सुझाव दिया जाता है।

(खग) पतन में प्रारंभ में मौजूदा सात स्तर की संरचना की बजाय एकल दर के साथ बर्ष किराए को युक्तिसंगत बनाने का प्रस्ताव किया था। इसी प्रकार, संशोधित प्रस्तुत दिशानिर्देशों के अनुरूप पायसिटेज तीन स्तर में प्रस्तावित था। जैसा पहले ज़रूरी किया गया है, पतन ने बाद में पोत-संबद्ध प्रसारों की मौजूदा संरचना बनाए रखने के लिए प्रयोज्य संघों द्वारा की गई मांग मान ली है।

चुकि, युक्तिसंगत प्रस्तुत संरचना लागू करने से अधिकांश प्रयोज्य संघों द्वारा किए गए वर्णन के अनुसार अधिकांश पोतों पर अनियंत्रित प्रतिकूल प्रभाव पड़ना संभावित है, इसलिए यह प्राधिकरण संशोधित दिशानिर्देशों के संगत प्रावधान में छूट दे सकता है। ऐसी ही स्थिति का सामना करते हुए यह प्राधिकरण प्रस्तुत दिशानिर्देशों में छूट देकर चेन्नई पतन न्यास, मुलगांव पतन न्यास आदि में समान राहत की अनुमति दे चुका है। पोत-संबद्ध प्रस्तुत लगाने के लिए मौजूदा स्लैब जारी रखने का संशोधित प्रस्ताव प्रयोज्य संघों द्वारा किए गए अनुरोध पर आधारित है और इसलिए स्वीकार किया जा सकता है।

जबकि एककालिक उपाय के रूप में विशेष परिस्थितियों के अधीन दिशानिर्देशों से विषयन की अनुमति दी जाती है, वहीं इन प्रस्तुत मदों को युक्तिसंगत बनाने की आवश्यकता को सदा के लिए भुकाया नहीं जा सकता। टीपीटी को इस प्रकार की वृद्धि का प्रभाव, अगर मिलकुल आवश्यक हो सभी श्रेणियों में धीरे-धीरे होगा, आधार दर निर्धारित करते हुए इन पोत-संबद्ध प्रस्तुत मदों में चयनित वीतिदीकरण लागू करने का प्रयास करना चाहिए।

(खग) सामान्य शर्तों के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी सं० VII(ख) निर्दिष्ट करती है कि वंडालक व्यापन की दर भारतीय स्टेट बैंक के मूल ऋणदाय दर (पीएलआर) से 2% अधिक होगी। भारतीय स्टेट बैंक के विद्यमान पीएलआर के आधार पर विशिष्ट व्यापन दर निर्धारित करने के हमारे सुझाव पर टीपीटी ने आशय व्यक्त किया कि यह आवश्यक नहीं हो सकता।

अन्य महापत्तनों/मिथी एम्प्लॉयमेंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में किए गए प्रावधान के अनुरूप व्याज की देहांतक दर निर्दिष्ट करते हैं। इसलिए इस संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार 14.75% की लागू संज्ञात्मक व्याज दर (अर्थात् वर्तमान दर के 12.75% के विद्यमान पीएलआर से 2% अधिक) प्रदर्शित करने के लिए संशोधित किया जाता है।

- (xix) तटीय पोतों के लिए पोत-वार प्रत्येक रियायती प्रशुल्क डॉलर मूल्यवर्गित दर को रूपए के रूप में रूपांतरित करने के लिए 43.52 रूपए की विनिमय दर का प्रस्तावित है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश निर्दिष्ट करते हैं कि तटीय पोतों के लिए दरों के पुनःवर्णन का प्रस्तावित करने के तत्काल सामान्य संशोधन के समय विद्यमान विनिमय दर के संदर्भ में आश्रय नहीं लिया जा सकता। इस खंड का उद्देश्य स्पष्ट करना है कि तटीय पोतों पर ऐसे पुनःवर्णन के कारण विनिमय में घट-बढ़ के कारण बोझ नहीं पड़े। टीपीटी के संशोधन के पिछले सामान्य संशोधन के समय विचार की गई विनिमय दर विद्यमान दर की तुलना में उच्चतर स्तर पर थी। टीपीटी के संशोधन की दरों का पुनःवर्णन विनिमय दर के वर्तमान स्तर के संदर्भ में नहीं किया जाता है तो यह विवेचनाधीन प्रस्तावित प्रशुल्क के 60% के रियायती स्तर पर ऐसे प्रशुल्क को निर्धारित करने की अपेक्षा करने वाले सरकारी विभागों के लिए अन्यायपूर्ण होगा। इसे ध्यान में रखते हुए, गिरती हुई विनिमय दर की वर्तमान स्थिति में पुनःवर्णन न्यूनतम निर्धारित स्तर पर 60% दर रखने के लिए आवश्यक है।

वर्तमान विनिमय दर अग्रिम (अर्थात् प्रस्तावित दिशानिर्देशों को अंतिम रूप देने समय) है और इसलिए तटीय पोतों के लिए प्रशुल्क तदनुसार निकाला जाता है। वर्तमान में तटीय प्रशुल्क के पुनःवर्णन के कारण पत्तन के राजस्व में कमी का वित्तीय प्रभाव वर्ष 2008-09 और 2009-10 के बीच में काट रूपए की मामूली राशि है, जिस पर इस वित्तीय मॉडल में विचार किया गया है।

- (xx) टीपीटी से संबंधित प्रशुल्क 5.1 के तहत दी गई 2.15 में उल्लिखित पत्तन पर आरोप्य एक तर्कसंगत स्तर से आगे विलंबों के लिए प्रयोक्ताओं को प्रभारों का भुगतान करने के अपेक्षित नहीं होना चाहिए, का उल्लेख करते हुए एक टिप्पणी शामिल करने का अनुरोध किया गया था।

टीपीटी का यह तर्क कि एक बार को भुगतान करना आवश्यक नहीं है, क्योंकि बर्थ किराया प्रभारों और लंगरगाह शुल्क में उपयुक्त प्रावधान पहले ही प्रस्तावित किया गए हैं, अनुचित पाया गया है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उल्लिखित टिप्पणी एक सामान्य शर्त है, जोकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया जा होगा के संदर्भ में पत्तन पर आरोप्य विलंबों के लिए लागू है। इसलिए, उक्त प्रावधान को अन्य महापत्तनों/मिथी एम्प्लॉयमेंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में शामिल शर्त के अनुरूप टीपीटी के दरों के मान में शामिल किया जाता है।

- (xxi) तटीय पोतों के संबंध में पत्तन के प्रशुल्कों की आवृत्ति टीपीटी के मौजूदा दरों के मान के अनुसार 30 दिन में एक बार और अधिकतम तीन बार प्रवेश करने के लिए परामर्श देयता किसी पोत के प्रवेश के लिए शुल्क है, इसलिए टीपीटी को दर में संशोधन करती तटित तटीय पोतों के प्रवेश की वसूली की मौजूदा प्रणाली की समीक्षा करने के लिए परामर्श दिया गया था।

टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि पत्तन के प्रशुल्कों की वसूली का मौजूदा प्रावधान भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 के पूर्ववर्ती प्रावधानों पर आधारित है। इस प्रावधान के अंतर्गत कोयला पोत और 50% तेल पोत हैं। किसी कोयला पोत को महीने में दो बार प्रवेश करने दिया जाता है, जबकि दूसरे संशोधित मसीदा दरों के मान में तटीय श्रेणी के अंतर्गत कोयला जेट्टी-1 और II में आने वाले क्षोणम पोतों को प्रवेश के लिए निर्धारित पत्तन देयताओं का 50% वसूल करने का प्रस्ताव किया है।

मौजूदा प्रशुल्क व्यवस्था के अंतर्गत कोयला पोत और तेल पोत से भिन्न तटीय पोत द्वारा प्राप्त लाभ के संबंध में टीपीटी का प्रस्ताव मौन है। कोयला पोत के संबंध में पत्तन के प्रशुल्कों को वसूल करने की बजाय तदनुसूची अर्थात् पोत के औसत जीआरटी की तुलना में लक्ष्य प्राप्त तीन बार्थ के औसत कोयला पोत से अर्जित औसत आय के आधार पर दर की गणना करना अधिक उचित होगा। अवशित सूचना उपलब्ध न होने के कारण प्रस्तावित दर निर्धारित करना संभव नहीं हो सकता। इसलिए, टीपीटी को परामर्श दिया जा सकता है कि निदेशों के अंतर्गत तटीय पोतों के लिए पत्तन देयताओं की वसूली की इकाई निर्धारित करते समय अपनी प्रशुल्क समीक्षा के दौरान पत्तन के प्रशुल्कों का फलन किया जाए। ऐसे समय तक तटीय पोतों के लिए पत्तन देयताओं की वसूली की मौजूदा इकाई का उपयोग किया जा सकता है।

- (xxii) टीपीटी के मौजूदा दरों के मान में पत्तन के पायलिटेज शुल्क में पायलट (पायलटों) की सेवाएं, पोत के पायलिटेज के लिए अंतः पत्र साहा संचलन हेतु अपेक्षित पत्र साहा संचलन, लॉचों का प्रावधान और डॉक बेसिन के भीतर प्रयोक्ता के अनुरोध पर एक थार पत्र सिफ्टिंग प्रचलन शामिल है। टीपीटी ने अपने संशोधित मसीदा दरों के मान में मौजूदा प्रावधान को बनाए रखने का प्रस्ताव किया है।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत उल्लेख किया गया है कि पायलिटेज-सह-टॉवेज शुल्क में पर्याप्त क्षमता के अपेक्षित स्थलों में टकर/लॉचों के प्रयोग के अलावा एक पाहा संचलन तथा 'पत्तन सुविधा' के लिए सिफ्टिंग/सिफ्टिंग्स शामिल होंगे। इससे पोतों के अनुरोध पर सिफ्टिंग के अलावा के लिए अलग सिफ्टिंग प्रभार वसूल करने की अनुमति दी गई है। टीपीटी से प्रयोक्ताओं को अनुरोध पर सिफ्टिंग के अलावा सिफ्टिंग के घटक, जोकि इस समय मिश्रित शुल्क में शामिल हैं, को अलग करके सिफ्टिंग/सिफ्टिंग्स शुल्क के अंतर्गत रखने के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप प्रस्तावित शर्त को संशोधित करने का निर्देश दिया गया था। हालांकि, टीपीटी ने इस प्रस्ताव को अस्वीकार कर दिया है। उल्लेख किया है कि पायलिटेज शुल्क को पत्तन के अनुरोध पर एक सिफ्टिंग घटक की सीमा तक कम किया जाना चाहिए, जोकि मिश्रित शुल्क में शामिल है। इस

संबंध में विशिष्ट उल्लेख किए जाने के बावजूद भी टीपीटी ने इस बहाने पर कि टीकेज और पायलिटेज कार्यकलाप इकट्ठे मिलकर एम्बेस्व घाटे की स्थिति बनाते हैं, शिफ्टिंग घटक को निम्नित शुल्क से असंग नहीं किया है।

हालांकि, यह विशिष्ट कार्यकलाप और पोत-संबद्ध कार्यकलाप घाटे में हैं, लेकिन कार्गो प्रहस्तान कार्यकलाप में अधिकृत पोत-संबद्ध कार्यकलाप के घाटे की पर्याप्त रूप में भरपाई कर लेता है और सतत पतन अंततः अधिशेष की स्थिति में खतरनाक है। इसे देखते हुए, इस प्रावधान को निर्धारित करने के लिए प्रयुक्त विरानिर्देशों से विन्यम करने के टीपीटी द्वारा सन्निहित कारण स्वीकार नहीं किए जा सकते।

पायलिटेज शुल्क की मौजूदा परिभाषा से यह स्पष्ट है कि निम्नित शुल्क में प्रयोजन के अनुरोध पर पोत का एकल शिफ्टिंग प्रभार शामिल होता है। इसलिए, जब इस घटक को पायलिटेज शुल्क की परिभाषा से हटाया जाना है, तब स्पष्टतः पायलिटेज शुल्क की इकाई दर में तदनुकूली कमी की जानी अपेक्षित है। कुछ अन्य महापत्राओं में विभाजन के प्रयोजनार्थ शिफ्टिंग का घटक निम्नित दर के 10% पर मना जाता है।

मौजूदा निम्नित शुल्क में शामिल शिफ्टिंग घटक के संबंध में प्रस्तुत स्कीमों में लागत विवरण उपलब्ध न होने के कारण अन्य महापत्राओं में लिखे गए निर्णयों के अनुक्रम निम्नित पायलिटेज शुल्क में 10% की कमी की जाए। पोत के अनुरोध पर की गई शिफ्टिंग के लिए अलग शिफ्टिंग प्रभार लागू किए जा रहे हैं।

(xxiii) शिफ्टिंग प्रभारों से संबंधित मौजूदा और प्रस्तावित प्राक्धानों पर नीचे चर्चा की गई है :-

(क) पायलिटेज शुल्क से संबंधित शिफ्टिंग प्रभार किसी पोत द्वारा कार्यनिष्पादन न करने पर उस पोत की बाहरी लंगरगाह में अथवा किसी अन्य बर्थ में शिफ्टिंग करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा 22 जून, 2004 को पारित अपने आदेश में अनुमोदित किया गया था। अध्यक्ष (टीपीटी) को किसी पोत द्वारा कार्यनिष्पादन न करने पर उस पोत को बाहरी लंगरगाह में अथवा किसी अन्य बर्थ में हटाने के लिए निर्णय लेने की शक्ति प्रदान की गई है। बर्थ संख्या। से VI पर अथवा कोयला जेट्टी और तेल जेट्टी के बीच हटाए जाने वाले पोतों के लिए शिफ्टिंग प्रभार पायलिटेज शुल्क के 25% पर निर्धारित किया गया है। कोयला जेट्टी और तेल जेट्टी से बर्थ सं०। से VI पर पोत हटाए जाने के लिए शिफ्टिंग घटक पायलिटेज शुल्क के 50% पर निर्धारित किया गया है। इस प्राक्धान का अनुमोदन करते समय टीपीटी को महापत्राओं में प्राप्त अनुमति के आधार पर इस प्रावधान को लागू करने के लिए व्यापक विरानिर्देश/सिद्धांत निर्धारित करते हुए उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत करने का परामर्श दिया गया था।

टीपीटी को पोत के गैर-कार्यनिष्पादन के कारण शिफ्टिंग प्रणाली में परिवर्तित होने के लिए प्रस्तावित शर्तों में एक उपयुक्त संशोधन प्रस्तावित करने का स्मरण कराया गया था। हालांकि, टीपीटी ने पोत के गैर-कार्यनिष्पादन के कारण पोत की शिफ्टिंग के लिए उत्पादकता मानदंड निर्धारित करने के महत्व को स्वीकार किया है, तथापि इसने निवेदन किया है कि इसके मामले में इस सिद्धांत को लागू नहीं किया जा सकता, क्योंकि बर्थ के लिए प्रतीक्षा करना, पर्याप्त संख्या में लायियों की उपलब्धता, जहाज के गियर के उपयोग इत्यादि जैसे उत्पादकता मानदंडों की प्राप्ति न होने के लिए विभिन्न बर्थों पर विभिन्न परिवर्तनों का सामना करना पड़ सकता है। इसलिए, बर्थों के लिए उपलब्ध आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए ऐसे बिलों और उत्पादकता में परिणामी हानि की गणना करने के लिए इसने कुछ किस्म की मर्यादा की अनुमति का अनुरोध किया है। इसके अलावा, पतन और जहाज के डेरिक तथा निजी उपकरण, दोनों द्वारा पोतों का प्रहस्तान पूरी तरह तुलनीय नहीं है। इसलिए, इसने गैर-कार्यनिष्पादन के कारण पोत की शिफ्टिंग के लिए उत्पादकता मानदंड निर्धारित करने पर जोर न देने का अनुरोध किया है।

ऐसा कि विभिन्न मामलों में पहले उल्लेख किया गया है, यह प्राधिकरण विनियमित संस्थाओं को विवेकाधीन शक्तियां प्रदान किए बिना एक निश्चित तरीके से शर्तें निर्धारित करना पसंद करेगा। टीपीटी द्वारा संबंधित सूचना उपलब्ध न कराए जाने और प्रयोक्ताओं की ओर से कोई सुझाव प्राप्त न होने के कारण इस प्राधिकरण द्वारा विभिन्न बर्थों पर स्वतः ही अपेक्षाएं निर्धारित करना संभव नहीं हो सकता, जिनका किसी पोत के गैर-कार्यनिष्पादन के कारण उसकी शिफ्टिंग से पूर्व पालन करना होता है। इसलिए, पतन को इस मुद्दे की एक बार पुनः जांच करने के लिए किए से परामर्श दिया जा सकता है और प्रयोक्ता इस संबंध में अपने सुझाव सीधे पतन को भेज सकते हैं। फिसहास, मौजूदा व्यवस्था को जारी रखने संबंधी प्रस्ताव स्वीकार किया जाता है।

(ख) इस प्राधिकरण ने 27 दिसम्बर, 2005 को पारित अपने आदेश में लागू पायलिटेज शुल्क के 33% पर शिफ्टिंग प्रभार अनुमोदित किया था, जोकि उस समय वसूल किया जाना है, जब किसी कार्यशील पोत को पतन में बूल पैदा करने वाले कार्गो पोतों का एक समूह बनाने के दौरान विनिर्दिष्ट बर्थों पर धूल वाले कार्गो पोतों को समावोधित करने के लिए हटाया जाता है।

विनिर्दिष्ट बर्थों पर ऐसे पोतों द्वारा उतारे गए कार्गो पर शिफ्टिंग प्रभारों के साथ-साथ एक रूपया प्रति टन शुल्क प्रभार भी निर्धारित किया जाता है। टीपीटी ने संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में बूल पैदा करने वाले कार्गो पोतों के प्रहस्तान के लिए शिफ्टिंग प्रभारों और शुल्क प्रभारों से संबंधित मौजूदा प्राक्धानों को बनाए रखने का प्रस्ताव किया है।

तृतीकोरन कस्टम हाऊस एजेंट्स एसोसिएशन ने उल्लेख किया है कि पतन को सड़कों और बर्थों की शुल्क के लिए प्रभार वसूल नहीं करने चाहिए। दिसम्बर, 2005 में प्रभारों का अनुमोदन करते समय इस मुद्दे पर पहले ही चर्चा हो चुकी है और निर्णय हो चुका है तथा तृतीकोरन कस्टम हाऊस एजेंट्स एसोसिएशन द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर मौजूदा व्यवस्था की समीक्षा करने का कोई कारण दिखाई नहीं देता।

तृतीकोरन स्टीवडोस एसोसिएशन ने उल्लेख किया है कि निर्धारित बर्थ सं० III और IV से निम्न अन्य बर्थों पर बूल पैदा करने वाले कार्यों का प्रहस्तन करने के लिए प्रभार मुख्यतया धूल वाले कार्यों का प्रहस्तन करने के लिए अपर्याप्त समता के कारण उत्पन्न होते हैं। टीपीटी ने भी इस तथ्य को स्वीकार किया है और ऐसे पोतों के प्रहस्तन के लिए अपेक्षित समता बढ़ाने हेतु कार्रवाई आरंभ करने के लिए सहमत हो गया है। टांचागत सुविधाओं के क्रियान्वयन और उन्हें उपसब्ध कराने में लगने वाले तैयारी समय को स्वीकार करना आवश्यक है। यह आशा की जाती है कि टीपीटी इस सुविधा हेतु मांग पर एक उपयुक्त अध्ययन करेगा और शीघ्र ही आवश्यक कार्रवाई आरंभ करेगा।

- (ग) टीपीटी ने पोत के अनुरोध पर शिप्टिंग किए जाने के लिए एक नया शिप्टिंग प्रभार लागू करने का प्रस्ताव किया है। आरंभिक प्रस्ताव में शिप्टिंग प्रभार पायलिटेज शुल्क के प्रतिशत के रूप में प्रस्तावित किया गया था।

हमारे पूर्ववर्ती आदेशों में प्रदत्त विशिष्ट परामर्श के बावजूद टीपीटी ने संबंधित बर्थों के बीच किसी पोत को हटाने के लिए प्रदत्त सेवाओं को लागत के संदर्भ में प्रस्तावित शिप्टिंग प्रभार का औचित्य नहीं दिया है और इसे पायलिटेज शुल्क से अलग नहीं किया है। इसने स्पष्ट किया है कि पायलिटेज शुल्क से संबद्ध प्रस्तावित शिप्टिंग प्रभार नार्थ ब्रेक वाटर (एनबीडब्ल्यू) और साऊथ ब्रेक वाटर (एसबीडब्ल्यू) में संपूर्ण कार्यनिष्पादन और बर्थों से संबंधित दूरी के संदर्भ में है। इसने निवेदन किया है कि तृतीकोरन पत्तन में प्रचालनों के स्वरूप को देखते हुए और सरलता के प्रयोजनार्थ प्रस्तावित शिप्टिंग प्रभार को पायलिटेज शुल्क के प्रतिशत के रूप में स्वीकार किया जाए।

पत्तन ने बाद में संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में इसे पायलिटेज शुल्क से संबद्ध न करते हुए पोत के जीआरटी पर शिप्टिंग प्रभारों का प्रस्ताव किया है। तथापि, वास्तविक अर्थों में निर्धारित दर लागत आधारित नहीं है, बल्कि पायलिटेज शुल्क के 25%/50% की दर पर आकलित की गई है।

पोतों के अनुरोध पर शिप्टिंग किए जाने पर संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.4 में निर्धारित के अनुसार अलग शिप्टिंग प्रभार लागू होंगे। यह उल्लेखनीय है कि जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है कि मिश्रित पायलिटेज शुल्क को शिप्टिंग घटक को शामिल न करने के लिए कम किया गया है। इसलिए, कुछ विनिर्दिष्ट बर्थों के बीच पोतों के संचालन के लिए अलग शिप्टिंग प्रभारों की वसूली हेतु प्रस्ताव को स्वीकार किया जाए।

तथापि, जहां तक नार्थ ब्रेक वाटर और साऊथ ब्रेक वाटर के बीच पोतों के संचालन के लिए प्रस्तावित शिप्टिंग प्रभार तथा एनबीडब्ल्यू से एसबीडब्ल्यू तक और विभिन्न विनिर्दिष्ट बर्थों के बीच पोतों के संचालन के लिए प्रस्तावित प्रभारों की अलग-अलग मात्राओं का सबद्ध है, वे लागत विवरणों के साथ औचित्यपूर्ण नहीं हैं।

फिर भी, यह मानते हुए कि प्रस्तावित शिप्टिंग प्रभार पोत के गैर-कार्यनिष्पादन के कारण विभिन्न बर्थों के बीच हटाए जाने वाले पोत के लिए निर्धारित शिप्टिंग प्रभारों से तुलनीय है, प्रस्तावित शिप्टिंग प्रभार का अनुमोदन किया जाता है।

तथापि, टीपीटी को अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय प्रस्तावित दर को उचित ठहराने के लिए लागत व्ययों के साथ अच्छी तरह से विश्लेषण किया गया प्रस्ताव तैयार करने का परामर्श दिया जाता है।

- (xxiv) यह उल्लेख करने के लिए कि पोत को हटाने के लिए एजेंट अथवा पत्तन की सुविधा के बारे में अध्यक्ष (टीपीटी) द्वारा निर्णय किया जाएगा, शिप्टिंग प्रभार की अनुसूची के नीचे संशोधित दरों के मान में एक सामान्य टिप्पणी शामिल की गई है। टीपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी विशिष्ट प्रचालनात्मक कठिनाइयों पर काबू पाने के लिए शामिल की गई है। पहले से ही अनेक मामलों में इस प्राधिकरण की यह उल्लिखित नीति रही है कि विनियमित संस्थाओं को किसी प्रकार की विवेकाधीन शक्तियां प्रदान न की जाएं। पोतों के संचालन, जिन्हें पत्तन की सुविधा के लिए शिप्टिंग माना जाता है, की मौजूदा दरों के मान में स्पष्ट परिभाषा दी गई है और इन्हें संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में बनाए रखा गया है। इसलिए, प्रत्येक अवसर पर एजेंट अथवा पत्तन की सुविधा के लिए पोत की शिप्टिंग का निर्णय करने के लिए ऐसी विवेकाधीन शक्तियों की अनुमति देना उचित नहीं है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत प्रचालनात्मक कठिनाई पर काबू पाने के लिए तथापि, प्रस्तावित टिप्पणी को यह उल्लेख करते हुए संशोधित किया जाता है कि अध्यक्ष (टीपीटी) केवल किसी असाधारण परिस्थिति में और ऐसे मामलों में, जिनका पत्तन के दरों के मान में विशिष्ट तौर पर उल्लेख नहीं किया गया है, यह निर्णय कर सकते हैं कि पोत का संचालन क्या पत्तन अथवा एजेंट की सुविधा के लिए है।

- (xxv) मौजूदा दरों के मान में उपस्कर के अलग-अलग नामों के संदर्भ में टग, लांचों के लिए किराया प्रभार निर्धारित किए गए हैं। हमारे परामर्श पर पत्तन ने उपस्कर, टगा इत्यादि की क्षमता सीमा के संदर्भ में किराया प्रभार प्रस्तावित किए हैं।

टग किराया प्रभारों की अनुसूची के नीचे प्रस्तावित टिप्पणी सं० 1 में यह उल्लेख किया गया है कि टग सेवाएं बिना किसी प्रभार के पायलिटेज सेवा के भाग के रूप में प्रदान की जाएंगी। हमारे परामर्श पर टीपीटी यह उल्लेख करते हुए एक वाक्य शामिल करने हेतु सहमत हो गया है कि पोत की शिप्टिंग के भाग के रूप में प्रदत्त टग सेवाएं बिना किसी प्रभार के होंगी। इसलिए, प्रस्तावित टिप्पणी सं० 1 को इस वाक्य को शामिल करने हेतु अद्यतन किया जाता है।

- (xxvi) (क) मौजूदा दरों के मान में बर्थ खाली करने के उप-संस्कार, पत्तन द्वारा दिए गए 12 घंटे के नोटिस की समाप्ति के बाद किसी पोत के निर्धारित अवधि से अधिक रुकने के लिए अतिरिक्त बर्थ किराया निर्धारित किया गया है। प्रथम स्लैब के लिए मौजूदा अतिरिक्त बर्थ किराया 30,000 जीआरटी के पोत के लिए बर्थ किराया अनुसूची में निर्धारित उच्चतम दर पर लागू बर्थ किराया का लगभग 30% बैठता है। मच्छलीमार पोतों के लिए चार गुना अलग अतिरिक्त बर्थ किराया और लागू बर्थ किराया का छह गुना बर्थ किराया मौजूदा दरों मान में निर्धारित किया गया है।

प्रस्तावित दरों के मान में टीपीटी ने मछलीमार पोतों के लिए निर्धारित अतिरिक्त बर्ध किराया प्रभार सामान्य पोतों के लिए लागू करने का प्रस्ताव किया है और बर्ध खाली करने की नोटिस अवधि को मौजूदा 12 घंटे से कम करके 4 घंटे करने का प्रस्ताव किया है।

अब पतन से यह कहा गया कि बर्ध खाली करने के लिए उप-संरक्षक, पतन पोत को नोटिस जारी करेगा, शामिल की जाने वाली उन व्यापक परिस्थितियों/विवशानिर्देशों का उल्लेख करें, तब टीपीटी ने यह सामान्य दिश्यणी की थी कि पोत को बर्ध खाली करने का नोटिस जारी किया जाएगा, यदि बर्thing समिति की बैठक में किए गए निर्णयानुसार सुधार लाने के लिए निर्देश दिए जाने पर भी यदि उत्पादकता मानदंडों का पालन नहीं किया जाता है।

यह प्राधिकरण पतन की इस विंता से सहमत है कि बर्ध एक मुश्किल संसाधन है और जितने गैर-उत्पादकता के कारण पोत के निर्धारित अवधि से अधिक समय तक रुकने को रोकने के लिए खाली किया जाना चाहिए। तथापि, पोत को उन परिस्थितियों की अग्रिम सूचना दी जानी चाहिए, जिनके अंतर्गत उसे बर्ध खाली करनी होगी। बर्ध से पोत को हटाने के लिए व्यापक मानदंड विनिर्दिष्ट न किए जाने पर, पतन द्वारा प्रस्तावित बर्ध को खाली करने की 4 घंटे की नोटिस अवधि पर्याप्त नहीं हो सकती।

उपयुक्त स्थिति के आलोक में, टीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन को अनुमोदित नहीं किया जाता है। बर्ध खाली करने के लिए नोटिस जारी किए जाने की व्यापक परिस्थितियों का उल्लेख करते हुए टीपीटी को अगली प्रमुख समीक्षा के समय एक उपयुक्त प्रस्ताव तैयार करने का परामर्श दिया जाता है। ऐसा प्रस्ताव तैयार करते समय पतन प्रयोक्तारों के विचार भी प्राप्त कर लिये जाने चाहिए। तब तक मौजूदा दरों के मान में निर्धारित अतिरिक्त बर्ध से संबंधित प्रावधान को जारी रखने की अनुमति दी जाती है, बशर्त कि पोत-संबद्ध प्रमुख में प्रस्तावित 5% की कमी लागू की जाए।

- (ख) मौजूदा दरों के मान में अतिरिक्त बर्धों, फिगर जेट्टी और उथले जल वाली जेट्टी, जहां घाट केन की सुविधा नहीं है, में खड़े किए गए पोत के संबंध में लागू बर्ध किराया प्रभारों के 20% की दर पर छूट का प्रावधान है। पतन ने प्रस्तावित दरों के मान में इस शर्त को बनाए रखने का प्रस्ताव किया है।

टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि इस समय यह बर्ध सं० III और IV पर घाट केन उपलब्ध करता है और अन्य सामान्य कार्गो बर्धों पर घाट केन तैनात नहीं करता है। प्रस्तावित शर्त में यह स्पष्टतया उल्लेख नहीं है कि किसी अन्य सामान्य कार्गो बर्ध पर बर्ध किराया में छूट लागू होगी, जहां पर विनिर्दिष्ट को छोड़कर अन्य के लिए पतन द्वारा घाट केन उपलब्ध नहीं कराई जाती। इसलिए, प्रस्तावित शर्त को प्रावधान को स्पष्ट करने की सीमा तक अंततः संशोधित विनियम जाता है।

- (ग) प्रमुख विनियमों में निर्धारित किया गया है कि पतन पर आरोप्य कारण से संशोधन स्तर से आगे के विलंबों के लिए प्रयोक्तारों को प्रभारों का भुगतान नहीं करना चाहिए। टीपीटी यह उल्लेख करते हुए हमारे परामर्श पर एक शर्त शामिल करने के लिए सहमत हो गया है कि इस अवधि के लिए कोई बर्ध किराया वसूल नहीं किया जाएगा, जब कोई पोत पतन उपस्कर के संचालन हो जाने अथवा बिजली आपूर्ति बाधित होने अथवा पतन पर आरोप्य किसी अन्य कारणों से लगातार एक घंटा अथवा उससे अधिक समय के लिए बेकार खाता रहता है, जबकि अन्य महापतन न्याताओं में लागू शर्त के अनुरूप होगा।

- (घ) टीपीटी ने बर्thing अनुसूची, बर्thing निरस्तीकरण में संशोधन करने और ई-बुकिंग प्रणाली में प्रविष्टि में संशोधन इत्यादि सहित मांग की गई सेवाएं निरस्त करने के मामले में न्यूनतम प्रभार के रूप में एक दिन के लिए लागू बर्ध किराया प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया है। टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित निरस्तीकरण प्रभार दंडात्मक किस्म के हैं और एकसमान दर निर्धारित करने की बजाय पोत के जीआरटी से संबद्ध करना उचित है। प्रस्तावित वसूली को एक विशालक उपाय के रूप में मानते हुए, इसे स्वीकार किया जाता है।

- (2019) (क) मौजूदा व्यवस्था में मालदीव से आने वाले अथवा वहां जाने वाले पोत संगरगाह शुल्क के भुगतान से छूट प्राप्त हैं। इसी प्रकार, कोलम्बो से आने वाले अथवा वहां जाने वाले पोतों पर 48 घंटे से अधिक की अवधि के लिए ठहरने पर संगरगाह प्रभार उपार्जित होते हैं।

पतन ने मालदीव से आने वाले/वहां जाने वाले पोतों को प्रथम संगरगाह शुल्क में छूट को वापस लेने का प्रस्ताव किया है। इससे मालदीव से आने वाले/वहां जाने वाले पोतों के लिए 24 घंटे से अधिक समय तक रुकने पर संगरगाह शुल्क और कोलम्बो से आने वाले/वहां जाने वाले पोतों के लिए 48 घंटे तक निःशुल्क रुकने की मौजूदा अवधि की तुलना में 24 घंटे से अधिक समय तक रुकने पर संगरगाह शुल्क वसूल करने का प्रस्ताव किया है।

जब प्रस्तावित संशोधनों के पीछे कारणों को स्पष्ट करने का परामर्श दिया गया, तब टीपीटी ने निवेदन किया कि ये रिआयतें लागू करने वाले इसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव में कुछ चूक रह गई थी। टीपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण स्वीकार करना कठिन है, क्योंकि पोतों की इन श्रेणियों को संगरगाह शुल्क में छूट/राहत प्रदान करने वाले प्रावधानों का टीपीटी के पूर्ववर्ती प्रस्ताव में स्पष्ट उल्लेख किया गया था और सामान्य परामर्शी प्रक्रिया के बाद इस प्राधिकरण द्वारा इनका अनुमोदन किया गया था।

प्रमुख में रिआयतें प्रदान करना विनियमित हो किसी पतन के वाणिज्यिक हितों द्वारा शासित होता है। संदर्भाधीन पोतों की विशिष्ट श्रेणी को कोई रिआयत दिए जाने के लिए न किसी कानून में और न ही प्रमुख विनियमों में कोई

अधिदेश है। पूर्व में रियायत टीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर प्रदान की गई थी और इसलिए पत्तन के वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर वापस ली जा सकती है। फिर भी, रियायत वापस लेते हुए पत्तन पात्र मामलों में, इस संबंध में इसे प्रदत्त शक्तियों के सामान्य प्रत्यायोजन के मद्देनजर दरों के मान में निर्धारित दरें कम कर सकता है।

- (ख) वर्ष 2004 में लागू बर्थ किराया प्रभार के प्रतिशत के रूप में लंगरगाह शुल्क की वसूली के लिए टीपीटी के प्रस्ताव का अनुमोदन करते हुए टीपीटी को इसे अगले प्रशुल्क संशोधन के दौरान बर्थ किराया प्रभार से संबद्ध किए बिना लंगरगाह की अवस्थिति, लंगरगाह में उपलब्ध गहराई इत्यादि के संदर्भ में जीआरटी आधारित लंगरगाह शुल्क प्रस्तावित करने का परामर्श दिया गया था। टीपीटी के प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव पर कार्यवाही करते समय भी इस मुद्दे पर जोर दिया गया था। टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि लंगरगाह में उपलब्ध गहराई एकसमन है और इसलिए इसके मामले में गहराई के अनुसार अलग-अलग दरें निर्धारित करना उचित नहीं है। टीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर टीपीटी द्वारा प्रस्तावित लंगरगाह शुल्क का अनुमोदन किया जाता है, बशर्ते कि इसे स्पष्ट शब्दों में मूल्यवर्गित किया जाए ताकि इसका बर्थ किराया प्रभारों से आगे कोई संदर्भ न रहे।
- (xxviii) (क) अपने संशोधित प्रस्ताव में टीपीटी ने औद्योगिक कोयले के लिए घाटशुल्क दर में 10% की कमी करते हुए घाटशुल्क दर और अन्य विविध सेवाओं के लिए प्रभारों को मौजूदा स्तर पर बनाए रखने का प्रस्ताव किया है। मौजूदा घाटशुल्क अनुसूची में औद्योगिक कोयला 30 रुपये प्रति मी० टन की लागू घाटशुल्क दर के साथ प्रशुल्क मद 'बल्क में कोयला और कोक' के अंतर्गत आता है। संशोधित दरों के मान में 27 रुपये प्रति मी० टन की दर के साथ औद्योगिक कोयले के लिए एक अलग प्रविष्टि शामिल की गई है। प्रस्तावित कमी से होने वाले वित्तीय प्रभाव का अनुमान टीपीटी द्वारा अनुमानित औद्योगिक कोयले के यातायात के लिए 2008-09 और 2009-10 के दो वर्षों हेतु लगभग 77 लाख रुपये है, जिसकी राजस्व अधिशेष स्थिति का मूल्यांकन करते समय विधिवत गणना की गई है।
- (ख) लकड़ी के कोयले के समान नारियल गरी के लिए एक नए घाटशुल्क का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि नारियल गरी और लकड़ी के कोयले का बार-बार प्रहस्तन नहीं किया जाता है और इसकी मात्रा भी नाममात्र होती है और इसलिए दोनों प्रकार के कार्गो के लिए एकसमान घाटशुल्क का प्रस्ताव किया गया है। इसने पुष्टि की है कि नारियल गरी के प्रहस्तन का तरीका और लागत लकड़ी के कोयले के समान है। टीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर और यह जानते हुए कि किसी प्रयोक्ता ने भी कोई आपत्ति नहीं उठाई है, इसलिए नारियल गरी के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क दर स्वीकार की जा सकती है।
- (ग) सरकार द्वारा जारी नीतिगत निर्देशों के अनुसार रियायती दर तापीय कोयले, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह-अयस्क और लौह-अयस्क पैलेट्स को छोड़कर तटीय कार्गो पर लागू है। नौवहन विभाग द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के अनुसार एलपीजी भी तटीय रियायत के लिए पात्र है। टीपीटी के आंशिक प्रस्ताव में कोयला जेट्टी में प्रहस्तन किए जाने वाले कोयले और कोक तथा एलपीजी के लिए रियायती दर निर्धारित नहीं की गई थी। हमारे परामर्श पर टीपीटी सरकार द्वारा जारी निर्देश के अनुरूप इन दो कार्गो मदों के लिए रियायती घाटशुल्क दर निर्धारित करने हेतु सहमत हो गया था। इसलिए, घाटशुल्क अनुसूची को उस सीमा तक संशोधित किया गया है। चूंकि, तापीय कोयले से भिन्न कोयला, यदि कोई है, तटीय श्रेणी के अंतर्गत कोयला जेट्टी के माध्यम से प्रहस्तन किए जाने पर रियायती प्रशुल्क के लिए पात्र होगा, इसलिए इस संबंध में घाटशुल्क अनुसूची में एक अलग प्रविष्टि शामिल की जाए। द्रव पेट्रोलियम गैस (एलपीजी) के लिए घाटशुल्क निर्धारित करने में देर ली गई टंकण संबंधी त्रुटि को ठीक किया गया है।
- (घ) कुछेक कार्गो मदों के लिए मूल्यानुसार घाटशुल्क दर की मौजूदा प्रणाली को जारी रखने का प्रस्ताव है। टीपीटी से मूल्यानुसार घाटशुल्क दर के स्थान पर संबंधित कार्गो के प्रहस्तन की लागत के संदर्भ में घाटशुल्क दर को वजन अथवा मात्रा के आधार पर प्रस्तावित करने का अनुरोध किया गया था। टीपीटी इसके प्रशुल्क के अगले सामान्य संशोधन के समय मूल्यानुसार घाटशुल्क दर को चरणबद्ध तरीके से समाप्त करने के लिए सहमत हो गया है और चालू प्रशुल्क चक्र के लिए मौजूदा व्यवस्था को जारी रखने के लिए अनुरोध किया है। यहां यह उल्लेख करना उचित है कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में मूल्यानुसार संरचना को पांच वर्ष में चरणबद्ध तरीके से समाप्त करने की सिफारिश की गई है। टीपीटी द्वारा चालू प्रशुल्क चक्र के लिए मौजूदा व्यवस्था को जारी रखने के लिए किए गए अनुरोध को स्वीकार किया जाता है। टीपीटी को अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय इस कार्गो मद के संबंध में इकाई/मात्रा पर आधारित विशिष्ट घाटशुल्क दर प्रस्तावित करने का परामर्श दिया जाता है।
- (ङ) मौजूदा दरों के मान में निर्धारित किया गया है कि बल्क कार्गो पर घाटशुल्क प्रभार पोत के घोषित टनभार पर वसूल किया जाएगा। टीपीटी ने यह उल्लेख करते हुए एक प्रावधान शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि निर्यात कार्गो के मामले में घाटशुल्क निर्यात सामान्य घोषणा (ईजीएम) में घोषित के अनुसार अथवा प्राप्त समग्र मात्रा के संदर्भ में, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा, चाहे ईजीएम में घोषित मात्रा प्राप्त मात्रा से कम हो। इसी प्रकार, आयात कार्गो के मामले में घाटशुल्क आयात सामान्य घोषणा (आईजीएम) पर अथवा सुपुर्द की गई समग्र मात्रा, जो भी अधिक हो, पर वसूल किए जाने का प्रस्ताव है। टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि कम वसूली पर लेखापरीक्षकों द्वारा आपत्ति किए जाने के मद्देनजर प्रस्तावित प्रावधान शामिल किए गए हैं, जबकि वास्तविक प्राप्त मात्रा/वास्तविक सुपुर्द की गई मात्रा घोषित टनभार से अधिक है। चूंकि, प्रस्तावित संशोधन विगत में सामना की गई कठिनाइयों का एक उपचार है, इसलिए इस संबंध में प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।

(ग) उसी पोल में रेलवे के काम में कार्गो की उत्तराई और लदान के मामले में वाटगुल्क पर की वसूली के संबंध में आंशिक प्रस्ताव में टीपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी सं० 5 स्पष्ट नहीं आई गई थी। हमारे मतानुसार पर टीपीटी ने काम में स्पष्ट उपरीक्षक करते हुए एक टिप्पणी को संश्लेषित कर दिया है कि किसी पोल में कार्गो का लदान कर दिए जाने पर और बाय में विभिन्न कर्मियों से उत्तर दिए जाने पर तब तक यदि कहीं कार्गो पराम बंकिर छोड़े बिना उसी पोल में पुनः लदान दिए जाने पर एक कर्मियों पर कोई वाटगुल्क वसूल नहीं किया जाएगा। यदि कार्गो का किसी अन्य पोल में पुनः लदान किया जाता है तो वाटगुल्क जमा करने वसूल किए जाने का प्रस्ताव है। प्रस्तावित प्रावधान चेन्नई पराम बंकिर के दरों के नाम में शामिल शर्त के अनुकूल है और इसलिए स्वीकार किया जाता है।

(घ) टीपीटी ने इस प्रक्रिया द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार अलग-अलग कार्गो मर्चों के लिए लागू दरों के आधार पर ऐसे मामलों में वाटगुल्क लागू करने में आने वाली कठिनाइयों के महत्त्वपूर्ण उच्चतम दर पर आधारित विभिन्न वस्तुओं के लिए वाटगुल्क वसूली की वर्तमान प्रणाली को बनाए रखने का अनुरोध किया है। यह उल्लेखनीय है कि हमारे द्वारा सुझाव गया प्रावधान कुछ अन्य महापत्तियों पर पहले से ही लागू है। टीपीटी को अपनी प्रचालनात्मक प्रणाली मजबूत बनानी चाहिए और इस संबंध में हमारे द्वारा दिए गए सुझाव का प्रालन करना चाहिए। संश्लेषित दरों के नाम में संश्लेषित शर्त को हमारे द्वारा पराम को पहले दिए गए सुझाव के अनुकूल समित्त कर दिया गया है।

(च) ग्रेनाइट के ब्लॉकों और स्टैटों सहित, लेकिन सामान्य कार्गो एवं मशीनरी को छोड़कर, सभी बल्क आयात/निर्गत कार्गो के लिए टीपीटी ने एक स्पष्ट प्रति टन की दर पर बुलाई प्रभार लागू करने का प्रस्ताव किया है। यह उल्लेख करना उचित है कि टीपीटी द्वारा अनुमान किए गए बाय में यह सेवा प्रदान करने पर आने वाला व्यय शामिल है। टीपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमानों पर इस विश्लेषण में विश्वास किया जाता है, सिवाय इस बात के कि लगत में वृद्धि के लिए प्रमुख दिशानिर्देशों के अनुसार संतुलन किए गए हैं।

कार्गो प्रहसन कार्यक्षमता और समग्र पराम की मौजूदा प्रचालन स्तर पर अधिरोध की स्थिति दर्शाते हैं। दरों के नाम में निर्धारित की गई मौजूदा दरों में यह सेवा प्रदान करने पर आने वाली लागत शामिल है। इसलिए, कोई अतिरिक्त लेवी की वसूली का मानना नहीं बनता। तथापि, यदि टीपीटी यह स्वीकार करता है कि बुलाई के लिए एक असंग पर निर्धारित किए जाने की आवश्यकता है, तब यह उस सीमा तक मौजूदा दर में उपयुक्त कमी करने के साथ-साथ एक असंग प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।

() एक टिप्पणी यह उल्लेख करते हुए कि न्यूनतम वाटगुल्क दर 50 रुपए होगी, संश्लेषित करने का प्रस्ताव है। प्रस्तावित प्रावधान का आशय वाटगुल्क प्रभारों और बिल तैयार करने तथा बाय बाय के अन्य प्रस्तावनात्मक प्रभारों को वसूल करना है।

किसी विशेष प्रचालन स्तर के लिए न्यूनतम प्रभाव का प्रस्ताव करने की बजाय चेन्नई पराम बंकिर, कोचीन पराम बंकिर जैसे कुछ अन्य महापत्तियों के दरों के नाम में निर्धारित के अनुसार सभी बिलों के कुल जेके पर न्यूनतम प्रभार निर्धारित करना उचित हो सकता है। तदनुसार, यह उल्लेख करते हुए एक सामान्य शर्त निर्धारित की गई है कि एक परेक्षण के लिए कार्गो-संबद्ध प्रभारों पर देय सभी बिलों का कुल जेके न्यूनतम 50 रुपए के सर्वाधिक होगा।

(ख) कार्गो पर विभिन्न शुल्क प्रभार और निःशुल्क दिवसों की संख्या मौजूदा स्तर पर प्रस्तुत किए गए हैं। मौजूदा दरों के नाम के अनुसार निःशुल्क अवधि की गणना में रविवार, सीमाशुल्क अवकाश और पराम के गैर-प्रचालन दिवस शामिल नहीं हैं। यह उल्लेख करना उचित है कि संश्लेषित प्रचालन दिशानिर्देशों के अनुसार निःशुल्क दिवसों में सीमाशुल्क अवकाश और पराम के गैर-प्रचालन दिवस विस्तृत शामिल नहीं होने चाहिए। इसलिए, प्रस्तावित टिप्पणी संख्या 1 को संश्लेषित प्रमुख दिशानिर्देशों के अनुकूल अंशतः संश्लेषित किया जाता है।

(ग) मौजूदा दरों के नाम के अनुसार आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि का आकलन पोल से जेट्टिजों, जेके अवकाश घाटों पर नाव की उत्तराई पूर्ण होने की तारीख के बाद वाले दिन से किया जाता है। प्रस्तावित दरों के नाम में टीपीटी ने पोर्टों से नाव की 50% उत्तराई पूरा होने के बाद वाले दिन से आयात के लिए निःशुल्क दिवसों की गणना करने का प्रस्ताव किया है। टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि निःशुल्क अवधि की गणना में प्रस्तावित संशोधन से कार्गो की तेजी से बिकाली, नए कार्गो के लिए पर्याप्त स्थान उपलब्ध कराना और पराम में उपलब्ध सीमित भंडारण स्थान के महत्त्वपूर्ण पोर्टों के केरों में तेजी लागू सुनिश्चित करना है। संश्लेषित प्रमुख दिशानिर्देशों में कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि के परिकलन हेतु कोई विशिष्ट पद्धति निर्धारित नहीं की गई है। परंतु, इसमें यह निर्धारित किया गया है कि आयात कंटेनर हेतु निःशुल्क अवधि कंटेनर की उत्तराई के दिन के बाद वाले दिन से आरंभ होगी। इसी प्रकार अधिकतर अन्य महापत्तियों में आयात कार्गो पर निःशुल्क अवधि कार्गो की पोर्ट से उत्तराई के दिन के बाद वाले दिन से आरंभ होती है। टीपीटी में मौजूदा प्रावधान में प्रस्तावित परिवर्तन से प्रयोक्ताओं पर विरोध प्रभाव पड़ेगा और पराम ने इस प्रस्ताव के प्रभाव को समझने हेतु कोई प्रभाव विश्लेषण विवरण प्रस्तुत नहीं किया है। यदि बीच-भाक होती है और केरों से बिकाली करना आवश्यक हो जाता है, तब पराम के लिए यही नेहदार तरीका होगा कि समुद्र के समुद्र का समुद्रीपुर्ण विश्लेषण करने के बाद निःशुल्क अवधि को बदलने का प्रस्ताव किया जाए। इसलिए, आयात कार्गो पर निःशुल्क अवधि के परिकलन की पद्धति में व्यवस्थित बनाई रखी जाती है।

- (ग) टीपीटी में मौजूदा दरों के मामले में यह निर्धारित किया गया है कि पारगमन रोडों में स्थान की कमी के मामले में उस अवधि के दौरान पारगमन शर्तों पर कार्यों के भंडारण हेतु कुछ भंडारणों को पारगमन क्षेत्र घोषित किया जा सकता है। टीपीटी ने पारगमन रोडों में स्थान की कमी के मामले में कुछ भंडारणों को प्रत्येक मामले के आधार पर पारगमन रोड घोषित करने के लिए अध्यक्ष (टीपीटी) को विवेकाधीन शक्तियाँ देने वाली मौजूदा टिप्पणी को बनाए रखने का प्रस्ताव किया है। जब उन परिस्थितियों अथवा व्यापक दिशानिर्देशों का उल्लेख करने के लिए कहा गया, जिनके अंतर्गत दृष्टिकोण में परदक्षिता बनाए रखने के लिए भंडारणों को पारगमन रोड घोषित किया जाएगा, टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि सामान्यतया भंडारण पारगमन रोडों के रूप में आवंटित नहीं किए जाते हैं। इसने कार्गो आगमन के हित में प्रचालनात्मक आवश्यकता के आधार पर पारगमन रोडों में स्थान की कमी के कारण घाट क्षेत्र में मीरु-नाब पर काबू पाने के लिए मौजूदा व्यवस्था को जारी रखने की अनुमति देने का अनुरोध किया है। नौवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने माननीय दिल्ली उच्च न्यायालय के निदेश के अनुपालन में 18 अक्टूबर 2004 को पारित अपने आदेश में इस संबंध में टीपीटी द्वारा मौजूदा प्रावधान की प्रयोज्यता को सही ठहराया है।
- टीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर और यह मानते हुए कि यह प्रावधान विगत दो वर्ष से लागू है, मौजूदा प्रावधान के जारी रहने संबंधी टीपीटी के प्रस्ताव को स्वीकार किया जाता है।
- (घ) आयात/निर्यात कार्गो के लिए लागू विलंब शुल्क प्रभार दीओसी बर्थ में पुनः डेर लगाए जाने वाले कार्गो पर वसूल किए जाने का प्रस्ताव है, जहां पर रेल द्वारा कार्गो की बुलाई किए जाने के लिए माल उतराई स्थल उपलब्ध है। कार्गो का पुनः डेर लगाने के लिए प्रस्तावित वसूली तर्कसंगत दिखाई देती है, इसलिए स्वीकार्य है।
- (ङ) जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में पत्तन पर आरोप्य कारणों से विलंब के लिए प्रयोक्ताओं को दंडित न किए जाने की सिफारिश की गई है। तदनुसार, पत्तन ने पत्तन पर आरोप्य कारणों के लिए प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर जब कार्गो/कंटेनर की निकासी न किए जाने पर अथवा सुपुर्दगी न किए जाने पर अथवा पोतलदान न किए जाने पर, उस अवधि के लिए कार्गो पर विलंब शुल्क अथवा कंटेनर-पर भंडारण प्रभार की वसूली से छूट देने के इसके दरों के मामले में एक उपयुक्त शर्त शामिल करने के लिए हमारे सुझाव को स्वीकार कर लिया है।
- (च) पत्तन यह उल्लेख करने के लिए एक शर्त शामिल करने हेतु सहमत हो गया है कि यदि प्रचालनात्मक क्षेत्र प्रयोक्ता को किराया आधार पर पट्टे पर दिया जाता है तो संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.6 के अनुसार कार्गो पर विलंब शुल्क प्रभार/कंटेनर पर भंडारण प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
- (छ) पोतलदान/कार्गो की उतराई पूरा होने के बाद एक दिन से आगे पत्तन परिसर में बचे बोरी/बैग/पैलेट जैसी पैकिंग सामग्री पर विलंब शुल्क प्रभार/लाइसेंस शुल्क लागू किया गया है। प्रस्तावित शर्त का शामिल किया जाना एक विचारक किरम का अधिक दिखाई देता है, ताकि भंडारण क्षेत्र से पैकिंग सामग्रियों की निकासी सुनिश्चित की जा सके और इसलिए स्वीकार की जाती है।
- (xxx) (क) खतरनाक कंटेनरों के संबंध में प्रहस्तन एवं भंडारण प्रभारों पर 25% प्रीमियम का प्रस्ताव किया जाता है। इसे संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप पाया गया है और इसलिए स्वीकार किया जाता है।
- (ख) टीपीटी हमारे अनुरोध पर यह उल्लेख करने के लिए एक शर्त शामिल करने के लिए सहमत हो गया है कि पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार एकल प्रचालन के लिए सामान्य कंटेनरों के लिए प्रस्तावित प्रभारों के 150% तक सीमित होंगे। तटीय पोतांतरण कंटेनरों के मामले में प्रहस्तन प्रभारों में रियायत संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप सामान्य प्रहस्तन प्रचालनों के लिए तटीय कंटेनर हेतु लागू प्रहस्तन प्रभार के संदर्भ में परिकलित की जाएगी। इस संबंध में एक उपयुक्त टिप्पणी इसके दरों के मामले में शामिल की जाती है।
- तटीय यात्राओं अथवा विलोमतः किसी भारतीय पत्तन पर अनुवर्ती पोतांतरण के लिए विदेशी पत्तन से टीपीटी में उतारे जाने वाले कंटेनर के संबंध में यह उल्लेख करते हुए एक टिप्पणी कि विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित पोतांतरण दर का 50% और तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित का 50% वसूल किए जाएंगे, सरकार द्वारा जोरी निदेश के अनुरूप टीपीटी के संशोधित दरों के मामले में शामिल की जाती है।
- (ग) विदेशगामी पोत के मामले में कंटेनरों पर भंडारण किराया डॉलर में मूल्यवर्गित किए जाने का प्रस्ताव है, तथापि तटीय पोत के लिए रुपए में किन्हीं अक्षर दरों का प्रस्ताव नहीं है। तटीय कंटेनरों पर भंडारण किराया अन्य डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मर्दों के परिवर्तन के लिए विचारित विनिमय दर पर आधारित डॉलर मूल्यवर्गित दर को रुपयों में परिवर्तित करके अलग से निर्धारित किया गया है।
- (घ) भंडारण के निकट पत्तन के बाह्य वाले क्षेत्र के भीतर कार्गो भरने और खाली करने के प्रभार प्रतिदिन या उसके भाग के आधार पर कुल भंडारण क्षेत्र के लिए दर के 50% पर प्रस्तावित किए जाते हैं। जब प्रदत्त सेवाओं की लागत के आधार पर कार्गो भरने/खाली करने के लिए कोई विशिष्ट दर प्रस्तावित करने का अनुरोध किया गया, तब टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित टिप्पणी केवल एक सांकेतिक प्रावधान है और पत्तन द्वारा इस कार्रवाई में सेवा के लिए कोई विशिष्ट लागत शामिल नहीं है।

पंथन का प्रस्ताव स्पष्ट नहीं है, क्योंकि इसमें नगरे/खारी करने के प्रयुक्त के रूप में किस दर का 50% किस आधार पर, स्पष्ट नहीं किया गया है। प्रस्तावित दर के अंतर्गत शामिल सेवाओं का सम्पीकन नहीं किया गया है। इन अंतर्गत के नगरे/खारी, इस समय टीपीटी का प्रस्ताव स्वीकार्य नहीं है। टीपीटी को इस आवेद की अविश्वसनीयता की तारीफ से यह नहीं के भीतर प्रस्तावित दर के अधिकार को स्पष्ट करने वाला एक अलग प्रस्ताव प्रस्तुत करने का परामर्श दिया जाता है।

(1000) (क) घाट क्षेत्रों, कोई सिफ्ट ट्रक और अन्य उपकरण के किराया प्रभाव मौजूदा स्तर का जारी रखने का प्रस्ताव किया जाता है। इसने नये मो/तक, नये से संभारण कार्य/संभारण कार्य से नये तक दुर्गम के मामले में तटीय कार्यों के लिए विश्वसनीय दर भी निर्धारित की है। ऐसी दुर्गम के लिए तटीय कार्यों हेतु विश्वसनीय अनुमान सरकार द्वारा जारी नीतिगत निर्देश के अनुसार है और इसलिए स्वीकार किया जा सकता है, बशर्ते कि पूर्ववर्ती विश्लेषण में लिए गए निर्णय के अनुसार मौजूदा प्रयुक्त में जारी की जाए।

(ख) घाट क्षेत्र के किराया प्रभावों से संबंधित अनुसूची 5.02.2 के नीचे प्रस्तावित टिप्पणी सं० 9) में निर्धारित किया गया है कि टीपीटी द्वारा घाट क्षेत्र बिना किसी प्रकार की वसूली के उपलब्ध कराई जाएगी। टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि घाट क्षेत्र पर क्षेत्र मुक्त का संघटक कार्य किराया में शामिल है और इसलिए कार्यों एवं सहायकों सहित दोनों से कार्यों के लदान का उतराई के लिए यह संघटक वसूल नहीं किया जाएगा।

अनुसूची 5.02.02 में निर्धारित प्रकार क्षेत्र की पूर्ण के अतिरिक्त क्षेत्र के उपयोग के लिए है। किसी प्रकार के भ्रम से बचने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी को यह उल्लेख करते हुए अंतः संशोधित किया जाता है कि कार्य किराया में घाट क्षेत्र का संघटक शामिल है और इसलिए कार्यों एवं सहायकों सहित दोनों से कार्यों के लदान तथा उतराई के लिए पतन द्वारा (उपलब्धता के कर्ताधीन) उपलब्ध कराई गई घाट क्षेत्र के लिए कोई अलग से क्षेत्र मुक्त प्रभाव वसूल नहीं किए जाएंगे। तथापि, क्षेत्र के उपयोग के लिए प्रकार अनुसूची में निर्धारित के अनुसार वसूल किए जाएंगे। अनुसूची का शीर्षक 'घाट क्षेत्र' के स्थान पर 'घाट क्षेत्र के लिए क्षेत्र का उपयोग' शब्दों को प्रतिस्थापित करके संशोधित किया जा सकता है।

(ग) तटीय कार्यों से निम्न अन्य कार्यों प्रहस्तन के लिए अनुसूची 5.03 के अंतर्गत 10 टन क्षमता की बल क्षेत्र के लिए प्रस्तावित किराया प्रभाव में कुछ टंकन संबंधी त्रुटि दिखाई देती है, जिसे ठीक कर दिया गया है।

(घ) पतन सीमाओं से बाहर बंदरगाह क्राफ्ट और उपकरण के उपयोग के लिए लागू प्रकार का 20% की दर पर अधिकतर वसूल करने का प्रस्ताव करने वाली टिप्पणी सं० (1) को दरों के मान में अन्यत्र प्रस्तावित प्रावधान के संदर्भ में विरोधीभासी पाया गया, जिसमें यह उल्लेख किया गया है कि पतन सीमाओं के बाहर प्लेटिंग क्राफ्ट चलाने के लिए पतन अनुसूची में निर्धारित प्रकारों की वसूली करेगा। हमारी टिप्पणी पर टीपीटी ने बात में इस अंतर्गत को हटाने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी सं० (1) से 'बंदरगाह क्राफ्ट' शब्द को हटा दिया है। टीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित टिप्पणी को स्वीकार किया जाता है।

(1000) टीपीटी ने जारी महसूल, कैलकुलेशन अधि के दौरान तैनात उपकरण, जहाजों को बंदर-आवास, जहाज के लिए भंडारों की दुर्गम करने के लिए पतन की पाइपलाइनों के उपयोग के लिए प्रकारों वैसे विभिन्न नदों के लिए विश्वसनीय दर का प्रस्ताव किया है। सरकार के नीतिगत निर्देश के अनुसार तटीय कार्यों/कंटेनर के लिए विश्वसनीय दर घाटमुक्त सहित नये मो/तक/नये से भंडार तक/से जहाज से तक स्थानांतरण हेतु संबंधित प्रहस्तन प्रकार लागू है। इसलिए, इन कुछ अनुसूचियों में टीपीटी द्वारा प्रस्तावित तटीय कार्यों/कंटेनर के लिए विश्वसनीय दरों को सरकार द्वारा जारी निर्देशों के अनुसार संशोधित किया गया है। तथापि, टीपीटी के लिए उसके द्वारा प्रस्तावित विश्वसनीय का प्रस्ताव करना संभव है, यदि वह कम करने के लिए पतनों को प्रभावित करने वाली नदों के नगरे/खारी यह अब भी ऐसे लाभ देना चाहता है।

(1000) (क) मौजूदा दरों के मान में पाइपलाइनों, सिरोपरि तारों और भूमिगत केबलों के लिए प्रति कर्मीटर प्रतिवर्ष के आधार पर मार्गाधिकार प्रभाव वसूल करने की इकाई निर्धारित की गई है।

तथापि, कोयलों की दुर्गम के लिए तृतीकोरम बर्मल फावर स्टेशन (टीटीकेएस) के स्थानित जारी कन्वेयर प्रणाली हेतु मार्गाधिकार प्रकार प्रहस्तन किए गए कार्यों के टंकन पर 0.85 पैसे प्रति मीटर की दर पर निर्धारित किए गए हैं। तमिलनाडु बिजली बोर्ड द्वारा प्रस्तुत अन्यावेदन के आधार पर किसी समय दिसम्बर 2005 में टीपीटी को प्रहस्तन किए गए टंकन से संबद्ध करने की बजाय कच्चा किए गए क्षेत्र के आधार पर कन्वेयर प्रणाली के संबंध में मार्गाधिकार प्रकार प्रस्तावित करने का विशेष तौर पर परामर्श दिया गया था। इस परामर्श और इस कार्यवाही में इस संबंध में टीपीटी द्वारा उठाई गई आपत्ति के बावजूद टीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में जो इस मद की वसूली की इकाई में किसी संशोधन का प्रस्ताव नहीं किया है। तथापि, टीपीटी ने पाइपलाइनों, सिरोपरि तारों और भूमिगत केबलों के लिए लागू वसूली की इकाई को मौजूदा 0.85 पैसे प्रति मीटरिक टन से 1.42 रुपये प्रति कर्मीटर प्रतिवर्ष में बढ़ाने पर लगभग 36.6 लाख रुपये प्रतिवर्ष के वित्तीय प्रभाव का अनुमान लगवाया है। चूंकि, यह अधिकरण पहले की निर्णय कर चुका है कि इस मामले में प्रयुक्त व्यवस्था को अन्य श्रेणियों के अनुक्रम संशोधित किया जाना चाहिए, इसलिए टीटीकेएस की कन्वेयर प्रणाली के लिए मार्गाधिकार प्रकार पाइपलाइनों, सिरोपरि तारों और भूमिगत केबलों के लिए निर्धारित मार्गाधिकार प्रकार के बराबर प्रति कर्मीटर प्रतिवर्ष के आधार पर निर्धारित किया जाता है। वसूली की इकाई में परिवर्तन का प्रभाव हमारे विश्लेषण में विचारित वित्तीय मॉडल में शामिल किया गया है।

- (ख) मौजूदा दरों के मान में पाइपलाइनों, सिरोपरि तारों, भूमिगत केबलों इत्यादि के लिए मार्गाधिकार क्षेत्र के परिकलन हेतु फार्मुला निर्धारित किया गया है। टीपीटी ने मार्गाधिकार क्षेत्र के परिकलन हेतु मौजूदा फार्मुले को जारी रखने का प्रस्ताव किया है।

मार्गाधिकार प्रभावों की वसूली के लिए पाइपलाइन/सिरोपरि तार के क्षेत्र का परिकलन लंबाई गुणा व्यास जमा कार्यस्थल के लिए 30 सेंमी० जोड़ने के आधार पर किया जाता है। सिरोपरि तार और भूमिगत केबलों के लिए मौजूदा फार्मुले में कार्यस्थल के रूप में 60 सेंमी० और 105 सेंमी० अतिरिक्त निर्धारित किया गया है। इस प्रसंग में टीपीटी को जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) में मार्गाधिकार प्रभाव वसूल करने के लिए क्षेत्र के परिकलन हेतु फार्मुला अनुमोदित करते समय इस प्राधिकरण द्वारा बनाए गए सिद्धांतों को अपनाने का परामर्श दिया गया था।

टीपीटी ने इसकी जांच करने के बाद टिप्पणी की है कि बहु-स्तरीय पाइपलाइन और सड़कों, रेल मार्गों द्वारा प्रयुक्त क्षेत्र के संवर्धन में जेएनपीटी के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा समर्थित सिद्धांत इस मामले में सुसंगत नहीं हैं। इसने निवेदन किया है कि पाइपलाइन की लंबाई से व्यास द्वारा गुणा करने और कार्यस्थल हेतु 30 सेंमी०/60 सेंमी० का प्रावधान करके क्षेत्र के आकलन हेतु इसके दरों के मान में निर्धारित मौजूदा फार्मुला तर्कसंगत है और इसलिए संशोधन करने की आवश्यकता नहीं है। कोचीन पत्तन, मुक्तगांव पत्तन इत्यादि जैसे अन्य महापत्तनों के दरों के मान में निर्धारित फार्मुले में भी पाइपलाइन के कब्जे में आने वाले क्षेत्र का आकलन करने के लिए पाइपलाइन के व्यास में अतिरिक्त 30 सेंमी० जोड़ना निर्धारित किया गया है। पाइपलाइनों के कब्जे में क्षेत्र का परिकलन करने के लिए विभिन्न महापत्तनों के दरों के मान में निर्धारित फार्मुले में कोई समरूपता नहीं है और पत्तन भूमियों के सरकारी पट्टे/लाइसेंस भी इस पहलू पर मौन हैं। यह प्राधिकरण इस मामले की अन्य महापत्तनों के साथ परामर्श से जांच कर सकता है और सभी महापत्तनों द्वारा साझा तौर पर अपनाए जाने के लिए एक समरूप फार्मुला निर्धारित कर सकता है। तब तक, मौजूदा व्यवस्था जारी रखी जा सकती है।

भूमिगत केबल के लिए टीपीटी ने लागू मार्गाधिकार प्रभावों का 50% वसूल करने का प्रस्ताव किया है। यह जेएनपीटी के दरों के मान में निर्धारित प्रावधान के अनुरूप है तथा प्रयोक्तारों के लिए लाभकारी होगा और इसलिए इसे स्वीकार किया जाता है।

- (3000iv) तमिलनाडु बिजली बोर्ड (टीएनईबी) ने इस प्राधिकरण द्वारा सितम्बर, 2002 में पारित प्रशुल्क आदेश को चुनौती देते हुए माननीय मद्रास उच्च न्यायालय में एक रिट याचिका दाखिल की है। सूचना मिली है कि माननीय उच्च न्यायालय ने टीएनईबी को कुछ अंतरिम राहत का आदेश दिया है। टीपीटी और टीएनईबी, दोनों द्वारा सूचित के अनुसार मामला निपटान हेतु अभी तक संवित्त पड़ा है।

यहां यह उल्लेख करना संगत है कि प्रशुल्क फैला अवधि के अंत में टीपीटी की दरों को संशोधित करने के मामले पर कार्यवाई करने से इस प्राधिकरण को रोकने के लिए उच्च न्यायालय का कोई आदेश नहीं है।

संशोधित दरों के मान में सितम्बर, 2002 में पहले निर्धारित प्रशुल्क की तुलना में घात-संबद्ध प्रशुल्क में कमी करने का प्रावधान किया गया है। पूर्ण सावधानी बरतते हुए टीपीटी को परामर्श दिया जाता है कि इस मामले में इस प्राधिकरण का आदेश माननीय उच्च न्यायालय के ध्यान में लाया जाए और टीएनईबी के संबंध में संशोधित प्रशुल्क को क्रियान्वित करने से पहले न्यायालय का आदेश प्राप्त किया जाए।

- (3000v) अन्य वाहनों/उपस्कर के प्रवेश के लिए निर्धारित की तुलना में निजी कारों प्रहस्तन उपस्कर के प्रवेश के लिए मौजूदा लाइसेंस शुल्क अधिक है। टीपीटी ने उल्लेख किया है कि परतन क्षेत्र के भीतर निजी उपस्कर के लिए विधेयक दर वाणिज्यिक प्रयासनों के लिए सुरक्षा क्षेत्र के भीतर की गई अनुमति को महत्व देने के लिए है और इसलिए अधिव्यपूर्ण है।

टीपीटी द्वारा प्रस्तुत विचारों से ऐसा दिखाई देता है कि निजी कारों प्रहस्तन उपस्कर पर वसूल किया जाने वाला लाइसेंस शुल्क अन्यो द्वारा व्यापारिक अवसरों के लिए इसके परितर के उपयोग की अनुमति के लिए वसूल किए जाने वाले शुल्क के रूप में है। पत्तन को आगे जांच करनी चाहिए कि क्या यह वस्तुतः दरों के मान में शामिल होना चाहिए। तब तक, मौजूदा व्यवस्था जारी रखने की अनुमति दी जाती है।

टीपीटी द्वारा इस मुद्दे का उल्लेख कि उपस्कर के प्रचालक द्वारा प्रदान लाइसेंस शुल्क और उनके द्वारा वसूल की जाने वाली दर के बीच कोई संबंध नहीं है, सही नहीं है। रॉयल्टी संबंधी कार्यवाई प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 द्वारा शासित की जाएगी। यदि पत्तन ने निजी प्रचालक को सेवाएं प्रदान करने के लिए प्राधिकृत कर दिया है, जोकि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अर्धीन सूचीबद्ध है, तब पत्तन के प्रस्ताव के आधार पर उच्चतम दर निर्धारित की जानी है और ऐसी दर सभी सेवा प्रदाताओं पर लागू होगी।

वस्तुतः, टीपीटी ने सेवा प्रदाता मैसर्स पीएसटीएस द्वारा क्रेम तैनात करने के लिए किराया प्रभावों के नियतन हेतु इसी प्रकार का प्रस्ताव प्रस्तुत किया है, जोकि इस प्राधिकरण के विचारधीन है। इसलिए, टीपीटी को यह जांच करने का परामर्श दिया जाता है कि निजी कारों प्रहस्तन उपस्कर द्वारा प्रस्तावित सेवाओं सहित पत्तन में प्रदत्त अन्य सेवाएं प्रशुल्क विनियमन के क्षेत्र में आती हैं या नहीं। प्रशुल्क दरों को विनियमित करने के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7 के अनुसार कार्यवाई आरंभ करे।

- (00004) टीपीटी वे कार्गो प्रदत्तन प्रसारणों के लिए सुतीकोरन पोर्ट कार्गो हैंडलिंग जेबर मूल (टीपीटीसीएचएलपी) से तैयार कमगारों के लिए वस्तुओं निर्धारित करने हेतु एक अलग प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। स्ट्रोकटाइट इंटरनैशनल लिमिटेड द्वारा सामान्य संघीयन प्रस्ताव में इसके मामले में उक्त अत्यधिक नजदुरी वस्तुओं के बारे में उल्टा गप मुद्दे का इस प्राधिकरण द्वारा विधायीय संबंधित मामलों में सम्मान किया जा रहा है।
- (00005) कुछ प्रस्तावित अवधान, जोकि अन्य महापत्तनों/मिनी टर्मिनलों में साझा शर्तों और संशोधित प्रमुख विज्ञापितों के अनुक्रम नहीं हैं, उन्हें संशोधित कर दिया गया है।
- (00006) महापत्तन न्याय अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत सरकार द्वारा जारी निदेश के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित करें सम्पत्तन स्तर की होंगी और रिजार्गमें/कूट निम्नतम स्तर की होंगी। टीपीटी को निम्नतर करें वस्तु करने की न्यूनता प्राप्त होगी, यदि वह पत्तन के बाणिज्यिक निर्णय के आधार पर ऐसा करना चाहता है।
- (00007) संशोधित प्रमुख विज्ञापितों में तीन-वर्षीय प्रमुख वेबसाइट निर्धारित किया गया है। चूंकि पहले उल्लेख किया गया है कि इस विस्लेषण में शामिल सामग्री स्थिति से वर्षों अर्थात् वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए है, इसलिए निर्धारित किया गया प्रमुख कम की गई वेबसाइट अवधि के लिए होगा। इस विस्लेषण के प्रयोजनार्थ विचारित वित्तीय स्थिति केवल 31 मार्च, 2010 तक के लिए है, इसलिए संशोधित वर्षों के काम की कैलाश की 31 मार्च, 2010 की सम्पत्तन हो जाएगी।

12.1. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण टीपीटी के संशोधित दरों के मान का अनुमोदन करता है, जोकि अनुसूचक II के रूप में संलग्न है।

12.2. टीपीटी का संशोधित दरों का मान और वहीं भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन कालांतर होने के बाद लागू हो जाएंगे और यह 31 मार्च, 2010 तक लागू रहेंगे। प्रदान किया गया अनुमोदन इसके पश्चात उक्तः सम्पत्तन हो जाएगा, जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा इसे विभिन्न तौर पर न कम्पन करे।

12.3. टीपीटी का प्रमुख पत्तन द्वारा प्रस्तुत सूचना पर विचार करते हुए और विस्लेषण में स्पष्ट किए गए पूर्वानुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। प्रमुख वेबसाइट की निर्धारित अवधि के दौरान, यदि इस प्राधिकरण द्वारा किसी भी समय यह पाया जाता है कि वास्तविक स्थिति विचार किए गए अनुमानों से काफी परिवर्तित हो गई है अथवा यहां स्वीकार किए गए पूर्वानुमानों से विपरीत हो गई है, यह प्राधिकरण टीपीटी को इसके प्रमुख की समीक्षा के निर्धारित समय से पहले भी प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है और संशोधित प्रमुख में ऐसे परिवर्तनों के कारण अर्जित लाभ को पूरी तरह प्रतिपंजित किया जा सकता है।

12.4. इस संबंध में, टीपीटी से अनुरोध है कि उन्होंने जिस प्रपत्र में प्रमुख प्रस्तावों हेतु समग्र विवरणी प्रस्तुत की है, उसी प्रपत्र में प्रत्येक वर्ष के 30 जून, 30 सितम्बर, 31 दिसम्बर और 31 मार्च को समान अवधि के लिए वर्ष की प्रत्येक तिमाही के पूरा होने के 15 दिन के भीतर वार्षिक वार्षिक एवं वित्तीय कार्यनिष्पत्ति की रिपोर्ट प्रस्तुत करें। रिपोर्ट के साथ लागू प्रमुख के नियंत्रण हेतु विचार किए गए अनुमानों से परिवर्तन के कारण की संलग्न करें। यदि वो अप्रत्याशित तिमाही अवधियों के लिए वास्तविक और अनुमानों के बीच कोई परिवर्तन (+)/(-) 20% या अधिक है, तो टीपीटी संबंधित पत्तन न्याय को निर्धारित समीक्षा से पहले ही अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने को कहेगा। यदि टीपीटी टीएनपी द्वारा निर्धारित सम्पत्तन-सीमा के भीतर प्रमुख प्रस्ताव प्रस्तुत करने में असमर्थ रहता है, तो यह प्राधिकरण प्रमुख की समीक्षा करने के लिए उक्तः ही कार्यवाही आरंभ करेगा।

बहा दत्त, अध्यक्ष

[वित्तपत्र III/4/143/2008-असा.]

रुपये (₹) में
(आम धारा)

एकीकृत आम खात की वार्षिक जांच रिपोर्ट (मार्च 2008 को समाप्त)

क्र.सं.	विवरण	रुपये को छोड़कर टीसीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान										रुपये को छोड़कर संशोधित अनुमान		
		2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2007-08	2008-09	2009-10
I	यसोवती (मिथिला एन) ब्रह्मा (मिथिला एन)	132.94	136.78	158.11	171.39	180.01	203.85	215.52	276.12	276.12	203.85	215.52	276.12	
II	प्रवालन आय (i) कार्गो प्रवालन एवं महासम आय प्रदार - वर्ष 2006-06 से एकमात्र खाते में शामिल रुपयों का 50% (ii) आम एवं सीक सेवाएं (सतकार्गण सेवा को छोड़कर) (iii) देवदे (iv) सेवाएं (v) सेवाएं कुल प्रवालन आय	5,841.28	6,136.32	7,043.43	8,474.35	9,688.87	10,277.12	11,463.85	14,620.78	11,225.79	13,088.24	11,225.79	17,185.88	
III	प्रवालन आय (i) कार्गो प्रवालन एवं महासम आय (ii) आम एवं सीक सेवाएं (सतकार्गण सेवा को छोड़कर) (iii) देवदे (iv) सेवाएं (v) सेवाएं कुल प्रवालन आय	795.96	892.31	784.30	808.48	831.91	880.72	904.51	991.38	991.38	880.72	904.51	991.38	
IV	प्रवालन आय (i) कार्गो प्रवालन एवं महासम आय (ii) आम एवं सीक सेवाएं (सतकार्गण सेवा को छोड़कर) (iii) देवदे (iv) सेवाएं (v) सेवाएं कुल प्रवालन आय	1,790.31	2,130.89	2,046.64	1,883.52	2,195.43	2,522.79	2,688.65	2,822.68	2,822.68	2,391.86	2,522.60	2,792.77	
V	कुल प्रवालन आय	596.08	561.96	682.00	670.11	826.51	880.77	960.98	2,301.44	2,301.44	880.77	960.98	1,882.97	
VI	सतकार्गण सेवाएं (II-III-IV)	7,514.37	7,303.09	8,324.89	10,224.02	11,317.85	11,415.14	12,121.43	13,800.67	12,022.96	13,457.32	13,457.32	15,906.38	
VII	अतिरिक्त सेवाएं एवं सामान्य व्यय	1,823.61	1,819.28	2,374.82	2,226.53	2,631.22	2,528.44	2,684.73	2,828.08	2,828.08	2,496.65	2,629.30	2,797.42	
VIII	मजदूरी सेवाओं का प्रभाव	5,590.76	5,383.81	6,550.07	7,987.48	8,788.49	9,886.70	9,436.30	10,972.00	9,103.33	10,395.42	9,103.33	12,723.86	
IX	एकमात्र के बाद प्रवालन अतिरिक्त (i) आम एवं सीक सेवाएं (ii) देवदे एवं सेवाएं	582.07	673.44	811.92	478.83	771.82	309.57	318.84	328.94	328.94	309.57	318.84	328.94	
X	एकमात्र के बाद प्रवालन अतिरिक्त (V-VI-VII)	1,780.51	1,117.19	1,428.11	1,223.82	1,127.58	295.37	288.64	277.11	277.11	295.37	288.64	277.11	
XI	निर्वाह सेवाएं	3,830.26	4,286.62	5,123.96	6,873.67	7,859.85	8,591.33	9,149.78	10,684.88	8,807.86	10,108.88	8,807.86	12,446.27	
XII	अतिरिक्त सेवाएं	19,411.71	19,140.07	18,489.70	21,108.95	22,941.59	25,223.99	35,893.45	104,072.57	25,980.14	33,425.24	25,980.14	47,171.27	
	कुल प्रवालन आय	3,591.17	3,540.91	3,236.70	3,098.11	3,378.00	4,402.79	5,626.96	16,527.78	16,527.78	4,402.79	5,626.96	7,438.82	
	कुल प्रवालन आय	3,591.17	3,540.91	3,236.70	3,098.11	3,378.00	4,402.79	5,626.96	16,527.78	16,527.78	4,402.79	5,626.96	7,438.82	

व्यवसाय-संबद्ध परिवर्तनों का प्रभाव
आवृत्ति वर्ष 2002-03, 2003-04 के लिए 18.5%,
वर्ष 2004-05 के लिए 17.5% और वर्ष 2005-06
और 2006-07 के लिए आवृत्ति वर्ष 2005-06
पर 15% और व्यवसाय-संबद्ध परिवर्तनों पर 8.35%
वर्ष 2007-08 और उसके आगे के लिए आवृत्ति वर्ष
परिवर्तनों पर 16% व्यवसाय-संबद्ध परिवर्तनों पर 7.4% है।

वर्ष 2007-08 और वर्षों में 16% प्रवालन-संबंधी परिवर्तनों पर 7.6% है।

वर्ष 2004-05 के लिए 17.5% की दर, पर वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए आधुनिकीकृत प्रवालन परिवर्तनों पर 15% और प्रवालन-संबंधी परिवर्तनों पर 3.35%।

वर्ष 2007-08 और वर्षों में 16% प्रवालन-संबंधी परिवर्तनों पर 7.6% है।

[illegible]

अनुसूची-1 (क)

आय एवं लोक कार्यकरण की लागत विवरण

(रुपय करोड़)

क्र.सं.	विवरण	टीपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान			संशोधित अनुमान		
		2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I	प्रशासन आय	6,833.75	7,200.82	7,785.76	6833.75	7200.82	7785.76
	बटाइए : विदेशी मुद्रा में घटबढ़ का प्रभाव	425.22	595.80	626.29	425.38	207.91	218.55
	कुल प्रशासन आय	6,408.53	6,605.00	7,159.47	6,408.39	6,992.91	7,567.21
II	प्रशासन खर्च						
	प्रशासन खर्च (मुख्यभार को छोड़कर)	2,522.79	2,688.65	2,822.68	2391.88	2527.80	2792.77
III	मुख्यभार (तत्कालीन लेवी को छोड़कर)	574.18	589.79	1,471.98	574.18	589.79	1033.49
	कुल प्रशासन व्यय	3,096.97	3,258.44	4,294.64	2,966.04	3,117.59	3,826.26
IV	संकुल प्रशासन अधिशेष (I-II-III)	3,311.56	3,346.56	2,864.83	3,442.36	3,875.33	3,740.95
V	आवृत्ति प्रबंध एवं सामान्य प्रशासन	1,677.38	1,782.43	1,877.80	1658.28	1745.63	1857.45
VI	सकुरी संशोधन का प्रभाव				288.12	296.69	305.49
VII	(I) निच एव विविध आय	119.33	118.83	110.99	119.33	118.83	110.99
	(II) निच एव विविध व्यय	401.19	401.92	402.41	401.19	401.82	402.41
	एकपक्षीय से से एकपक्षीय घटाइए	281.86	283.09	291.42	281.86	283.09	291.42
VIII	निचल प्रशासन अधिशेष/घटाए (IV-V-VI-VII)	1,362.32	1,281.04	695.61	1214.09	1549.91	1266.58
IX	निर्वाचित पूर्ण	20,044.22	21,753.15	82,692.84	18450.67	20257.30	26348.29
	सकुरीय परिसंपत्तियां	19,212.27	21,022.20	81,679.19	17684.87	19576.61	25366.24
	सकुरीय-संबद्ध परिसंपत्तियां	831.95	730.95	1,019.65	765.81	680.69	982.05
X	आवृत्ति-सीई						
	सकुरीय परिसंपत्तियों पर 15% की दर पर/	3,126.79	3,409.97	13,132.46	2886.25	3182.63	4130.48
	सकुरीय-संबद्ध परिसंपत्तियों पर 6.35% की दर पर						
	(संशोधित अनुमानों में 7.4%)	3,073.96	3,383.55	13,087.71	2829.58	3132.26	4057.00
		52.83	48.42	64.75	56.67	50.37	73.49
	कुल उपयोग	100.0%	100.0%	98.97%	99.2%	79.2%	59.4%
XI	सकुरीय उपयोग से संबद्ध कुल आवृत्ति-सीई	3,126.79	3,409.97	12,996.89	2886.25	3182.63	4130.48
XII	आवृत्ति-सीई के बाद निचल अधिशेष	(1,774.47)	(2,128.93)	(12,301.26)	(1,872.16)	(1,632.72)	(2,643.90)
XIII	प्रशासन आय के प्रतिफल के रूप में निचल अधिशेष	-27.7%	-32.2%	-171.8%	-26.1%	-23.3%	-37.6%
XIV	आय पर प्रतिफल के रूप में औसत अधिशेष		-102.03%			-30.47%	
XV	टीपीटी द्वारा किए गए विभिन्न समायोजन, जिन पर हमारे विस्तरेण/संशोधित अनुमानों में अलग से विचार किया गया है						
	(i) घटाइए : वित्तीय न्यायकन वेंसन में कमी को पूरा करने के लिए						
	वेंसन निधि में अंशदान (हमारे द्वारा अपने विस्तरेण में विचारित)	1,101.25	1102.09	1,102.22	-	-	-
	(ii) पाँके : वीएसए विकास को छोड़कर घटेदारों से वित्तीय						
	उपस्थित से संशोधित व्यय को शामिल नहीं किया गया है, क्योंकि						
	उपस्थितों की वस्तु के लिए अलग लेवी का प्रस्ताव है						
	(संशोधित अनुमानों में प्रबंध एवं सामान्य उपस्थित शामिल नहीं)	19.10	19.69	20.34	-	-	-
	(iii) वर्ष 2007-08 के लिए टीपीटी द्वारा विचारित वेंसने कार्यकलाप						
	में घटाए (हमारे विस्तरेण में अलग से विचार किया गया है)	(27.19)	-	-	-	-	-
	(iv) घटाइए : सकुरी संशोधन समिति द्वारा वेंसन एव सकुरी में						
	संशोधन के कारण प्रभाव (उपस्थित क्रम सं० VII में संशोधित						
	अनुमानों में एक अलग मद के रूप में शामिल)	462.86	477.11	491.48	-	-	-
	घटाइए : मार्गाधिकार प्रभाव को मौजूदा प्रति टन आधार से						
	प्रति क्वीमीटर आधार में परिवर्तन के कारण हाथ						
	(हमारे विस्तरेण में शामिल)						
XVI	उपस्थित समायोजन के बाद निचल अधिशेष	(3,346.67)	(3,688.43)	(13,874.64)	(1,872.16)	(1,632.72)	(2,643.90)
XVII	कुल आय पर प्रतिफल के रूप में अधिशेष/कमी	-52.2%	-65.8%	-193.6%	-26.00%	-23.95%	-37.58%
XVIII	कुल आय पर औसत अधिशेष/कमी			-124.82%		-30.47%	

अनुसूची-I (10)

संघ का वित्तिकरण की सहाय विवरण

(संघ का वित्त)

क्र.सं.	विवरण	टीमोटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान			संशोधित अनुमान		
		2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I	प्रशासन आदि	606.51	638.63	668.68	606.51	638.63	668.68
	कुल प्रशासन व्यय	606.51	638.63	668.68	606.51	638.63	668.68
II	प्रशासन लागत	190.79	202.08	213.40	188.08	196.73	206.7
III	भूखण्ड	18.81	18.81	19.63	18.81	18.81	19.63
IV	कुल प्रशासन व्यय	209.60	220.87	233.03	206.89	215.54	226.41
V	प्रशासन व्यय अतिरिक्त (I-II-III)	396.91	415.98	435.65	399.62	421.29	442.27
VI	आवृत्ति प्रभाव एवं सामान्य प्रशासन	131.59	139.62	146.93	130.09	136.54	145.34
VII	मजदूरी संशोधन का प्रभाव	-	-	-	22.11	22.77	23.42
VIII	(I) विपदा एवं विविध आय	10.59	10.51	9.63	10.59	10.51	9.63
	(II) घटाइए : विपदा एवं विविध व्यय	31.47	31.45	31.49	31.47	31.45	31.49
	एकदमलाई में से एकदमलाई घटाइए	20.88	20.95	21.96	20.88	20.95	21.96
IX	निवल प्रशासन अतिरिक्त (V-VI-VII)	244.44	253.49	266.78	229.54	240.94	252.58
X	सिंचित पूंजी	417.69	448.87	449.80	384.87	415.14	437.87
	व्यय परिसंपत्तियां	400.55	431.85	444.06	368.71	402.15	432.48
	व्यय-संबंध परिसंपत्तियां	17.34	15.02	5.54	15.95	13.99	5.40
XI	आवृत्ति : व्यय परिसंपत्तियों पर 10% और	-	-	-	-	-	-
	व्यय-संबंध परिसंपत्तियों पर 7.4% की दर पर	66.19	70.05	71.40	60.17	65.38	69.60
	व्यय परिसंपत्तियों पर 10% की दर पर	64.09	69.10	71.05	58.99	64.34	69.20
	व्यय-संबंध परिसंपत्तियों पर 5.35% की दर पर	-	-	-	-	-	-
	(संशोधित अनुमानों में 7.4%)	1.10	0.95	0.35	1.18	1.04	0.40
	समाप्त उपयोग	100.0%	100.0%	99.97%	99.2%	79.2%	59.4%
	अन्य उपयोग से संबंधित कुल आवृत्ति	65.19	70.06	70.66	60.17	65.38	69.60
XII	आवृत्ति : के बाद निवल अतिरिक्त	179.25	183.44	195.10	169.36	175.56	182.98
XIII	प्रशासन व्यय के प्रतिफल के रूप में निवल अतिरिक्त	29.0%	29.1%	29.3%	27.43%	27.57%	27.96%
XIV	आय पर प्रतिफल के रूप में अंशित अतिरिक्त	-	-	29.22%	-	27.48%	-
XV	टीमोटी द्वारा दिए गए विविध समावेदन, जिन पर हमारे विवेचन/संशोधित अनुमानों में अलग से विचार किया गया है	-	-	-	-	-	-
	(I) घटाइए : वित्तिकरण प्रस्तावों में कमी को पूरा करने के लिए	-	-	-	-	-	-
	मैदान विधि में अंतर्धान (हमारे द्वारा अपने विवेचन में विचारित)	85.41	88.28	86.25	-	-	-
	(II) जोड़े : वित्तिकरण प्रस्तावों को जोड़कर घटाइयों से विजली	-	-	-	-	-	-
	उपविभाग से संबंधित व्यय को शामिल नहीं किया गया है, क्योंकि	-	-	-	-	-	-
	कर्मियों की मजदूरी के लिए अलग खर्च का प्रस्ताव है	-	-	-	-	-	-
	(संशोधित अनुमानों में प्रभाव एवं सामान्य उपविभाग शामिल नहीं)	1.50	1.54	1.59	-	-	-
	(III) वर्ष 2007-08 के लिए टीमोटी द्वारा विचारित रेलवे कार्यकलाप	-	-	-	-	-	-
	में घटा (हमारे विवेचन में अलग से विचार किया गया है)	(2.13)	-	-	-	-	-
	(IV) घटाइए : मजदूरी संशोधन समिति द्वारा प्रस्तुत एवं मजदूरी में	-	-	-	-	-	-
	संशोधन के कारण प्रभाव (उपयुक्त अनु. सं. VIII में संशोधित	-	-	-	-	-	-
	अनुमानों में एक अलग वर्ष के रूप में शामिल)	38.31	37.35	38.46	-	-	-
	घटाइए : मार्गद्वारा प्रस्तावों को मौजूदा प्रति दत्त अंतर से	-	-	-	-	-	-
	प्रति वर्षीय अंतर में परिवर्तन के कारण होने	-	-	-	-	-	-
	(हमारे विवेचन में शामिल)	-	-	-	-	-	-
XVI	उपयुक्त समावेदन के बाद निवल अतिरिक्त	55.90	63.38	72.98	168.36	175.56	182.98
XVII	कुल आय पर प्रतिफल के रूप में अतिरिक्त/कमी	9.2%	10.0%	10.8%	27.43%	27.57%	27.96%
XVIII	कुल आय पर अंशित अतिरिक्त/कमी	-	-	10.43%	-	27.48%	-

तृतीयकोटन पतन प्यास**बरी का नाम****अध्याय - I****1.1. परिचयार्थ - सामान्य**

इस बरी के नाम में जब तक संशय के अनुसार अन्तर्भाव अवहित नहीं हो, निम्नलिखित परिचयार्थ लागू होंगे :

- (i) 'कृत्रिम पोत' का अतिप्रथम किसी ऐसे पोत से होगा, जो भारत में किसी पतन अथवा स्थान से भारत में निर्यात किसी अन्य पतन अथवा स्थान के बीच व्यापार में संलग्न है और जिसके पास स्वयं प्राधिकारी द्वारा जारी वैध राष्ट्रीय लाइसेंस है।
- (ii) 'कोकल कू' का अतिप्रथम पोत के इंधन की शक्ति के बिना पोत द्वारा संचालन करने से होगा।
- (iii) 'बिच' का अतिप्रथम किसी दिन के प्रातः 6.00 बजे से अगले दिन प्रातः 6.00 बजे तकका कोई-किसी अवधि से होगा।
- (iv) 'विदेशगामी पोत' का अतिप्रथम राष्ट्रीय पोत से निर्यात किसी अन्य पोत के लिए होगा।
- (v) 'संचालक' का अतिप्रथम 7 दिन की लगातार अवधि से होगा।
- (vi) 'नौकराना' का अतिप्रथम पतन के उपकरणों का उपयोग करने वाले सभी प्रयोक्तारों से होगा।
- (vii) 'नौकराना' का अतिप्रथम किसी कैलेंडर माह की पहली तारीख से लेकर अंतिम तारीख तक की अवधि से होगा।
- (viii) 'पतन' का अतिप्रथम तृतीयकोटन पतन के क्षेत्र क और क्षेत्र ख दोनों से है। पतन के क्षेत्र क में क्षेत्र ख को छोड़कर सब पतन क्षेत्र शामिल होगा। क्षेत्र ख में विभाग 31 मार्च, 1979 को भारत के राजपत्र (असाधारण) के भाग-III खंड 38) में साफागि सं. 308 (क) में अधिवर्धित सीमाओं के भीतर आने वाले क्षेत्र शामिल हैं।
- (ix) 'नौकराना पोत' का अतिप्रथम पतन शक्ति से चलने वाले पोतों से होगा और इसमें कालन हेतु होने हुए नौतिक उपकरणों वाले पोत शामिल हैं।
- (x) 'समुद्रगामी पोत' का अतिप्रथम नौकराना पोतों के निर्यात समुद्रगामी पोतों से होगा।
- (xi) 'बारी' का अतिप्रथम पतन कर्माचारियों पर लागू 8 घंटे की पारी से होगा।
- (xii) 'सट-आउट कार्गो' का अतिप्रथम ऐसे कार्गो से है, जो नौकराना दस्तावेजों के अनुसार पोतबन्धन के लिए है, लेकिन जिसे अंततः या पुनर्तया स्थान की कमी अथवा कृपित प्रतिबंध के कारण अथवा गमित पोत के रद्द हो जाने के कारण पोत के कप्तान द्वारा स्वीकार नहीं किया गया है और निर्यात किए बिना कप्तान से लिया गया है। अतिप्रस्त-कार्गो और पोतबन्धनिक के सर्वोच्च द्वारा अस्वीकृत कार्गो को 'सट-आउट कार्गो' नहीं माना जाएगा।
- (xiii) 'संचालक' का अतिप्रथम एक स्थान से दूसरे स्थान तक केवल एक ही दिशा में किए जाने वाले संक्रमणों से होगा। क्षेत्र 'ख' में सट-आउट संयोजक तक की सेवा एक मात्र गानी जाएगी, जबकि संगमरमर से सट तक की सेवा दूसरी मात्रा गानी जाएगी। एक-संचालक से दूसरे-संचालक तक की सेवा दूसरी मात्रा गानी जाएगी। दूसरे स्थानों में आने और जाने के लिए अव्यति एक स्थान से दूसरे स्थान तक और जबकी मात्रा को दो मात्रा माना जाएगा।

1.2. सामान्य और अन्य नियम

- (i) सीमांतस्थ या नौकराना नौकरानादिक द्वारा उसके प्रमाण में क्या दणित पोत की प्राप्ति पोत-संचालक प्रमाण संश्लेष के प्रत्येकक 'कृत्रिम' अथवा 'विदेशगामी' भेदी के रूप में उसके वर्गीकरण के लिए निर्णायक कारक होगी तथा कार्गो की प्रकृति अथवा उसके मूल स्थान की इस प्रयोक्तारों कोई संश्लेष नहीं होगी।
- (ii) (क) भारतीय नाम वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमांतस्थ परिचालन-आदेश के अन्तर्गत पर-राष्ट्रीय पोत में परिवर्तित हो सकता है।
- (ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौकरानादिक नौकराना द्वारा जारी राष्ट्रीय-वाता संश्लेष के अन्तर्गत पर-राष्ट्रीय पोत के रूप में परिवर्तित कर सकता है।
- (ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में जमान करने वाले पतन द्वारा पोत के राष्ट्रीय सन्निधियों का स्वयं प्रमाण कभी के स्वयं से राष्ट्रीय बरी वसूल की जाएगी।
- (घ) ऐसे परिवर्तन के मामले में राष्ट्रीय बरी केवल इस तक प्रभाव्य होगी, जब तक कि राष्ट्रीय कार्गो का स्वयं प्रमाण्य प्राप्त करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी बरी केवल स्थान द्वारा वसूल की जाएगी।

- (ज) महानिदेशक, नौपहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए किसी अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (ii) (क) पोत-संबद्ध प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों से वसूल किए जाएंगे। जहां दरें अमरीकी डॉलर में मूल्यवर्गित की गई हैं, प्रभारों की वसूली भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक या इसके सहायक बैंकों या सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों द्वारा समय-समय पर यथा विनिर्दिष्ट अधिसूचित बाजार क्रय दर पर अमरीकी मुद्रा को इसके समतुल्य भारतीय रुपयों में परिवर्तित करके भारतीय रुपयों में की जाएगी। पत्तन की सीमाओं के भीतर पोत के प्रवेश की तारीख को ऐसे परिवर्तन का दिन माना जाएगा।
- (ख) अमरीकी डॉलर में मूल्यवर्गित पोत-संबद्ध प्रभार आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश की तारीख को तथा निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन में कंटेनरों के आगमन की तारीख को विद्यमान बाजार क्रय दर के आधार पर भारतीय रुपयों में एकत्रित किए जाएंगे।
- (iv) 30 दिन से अधिक अवधि के लिए पत्तन में रुकने वाले पोतों के मामले में आगमन की तिथि से 30 दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में समीक्षा के समय प्रकृत समुचित दर के संदर्भ में विलिंग के आधार में बादी प्रभाव से परिवर्तन किया जाएगा।
- (v) (क) देयताओं का परिकलन करने के प्रयोजनार्थ, यूनिट (इकाई) भार 1 टन या 1000 किलोग्राम, यूनिट की माप प्रमात्रा 1 घन मीटर तथा बल्क द्रवों के लिए यूनिट का क्षमता माप 1000 लीटर होगा।
- (ख) किसी व्यक्ति सद के सकल भार या प्रमात्रात्मक माप या क्षमता माप का परिकलन करने में 0.5 तक के खंड को 0.5 यूनिट माना जाएगा तथा 0.5 तथा उससे अधिक के खंडों (भिन्नों) को एक यूनिट माना जाएगा, सिवाए जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।
- (vi) विलंबित भुगतानों/वापसी अदायगियों पर व्याज :-
- (क) इस दरों के मान के अंतर्गत प्रयोक्ता विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक व्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, टीपीटी विलंबित भुगतान पर दंडात्मक व्याज अदा करेगा।
- (ख) दंडात्मक व्याज की दर 14.75% होगी।
- (ग) पत्तन द्वारा भुगतान में विलंब की गणना सेवाएं पूरी करने की तारीख या प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत किए जाने, जो भी बाद में हो, से 20 दिन आगे से की जाएगी।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब की गणना टीपीटी द्वारा बिल प्रेषित करने की तिथि के बाद 10 दिनों के बाद से की जाएगी। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्याय अधिनियम, 1963 में यथानिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने/पत्तन न्याय की संपत्तियों का प्रयोग किए जाने से पूर्व किया जाना है तथा/अथवा जहां इस दरों के मान में प्रभारों के अग्रिम भुगतान की शर्त निर्धारित की गई है।
- (vii) किसी एक परेक्षण पर देय कर्तों प्रहस्तन प्रभारों पर देय सभी बिलों (विलंब शुल्क सहित) का जोड़ न्यूनतम 50/- रुपये के हस्ताधीन होगा।
- (viii) परिकल्पित सभी प्रभारों को प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रुपये में पूर्णांकित कर दिया जाएगा।
- (ix) जब तक वापसी योग्य राशि 50/- रुपये अथवा उससे अधिक न हो, कोई वापसी अदायगी नहीं की जाएगी। इसी प्रकार 50/- रुपये से कम की वसूली के लिए पत्तन द्वारा मांग नहीं की जाएगी।
- (x) क्राफ्ट/उपस्कर/उपकरण और संयंत्र की सेवाओं की प्राप्ति के लिए प्रत्येक मांग-पत्र के साथ भाड़ा प्रभार अग्रिम तौर पर देने होंगे।
- (xi) जनता को फ्लोटिंग क्राफ्ट, उपस्कर और औजार तथा संयंत्र भाड़े पर देने के लिए पत्तन द्वारा सामान्यतया कोई गारंटी नहीं दी जाती है। क्राफ्ट/उपस्कर/औजार और संयंत्र उपलब्ध होने पर ही भाड़े पर दिए जाएंगे। टीपीटी क्राफ्ट/उपस्कर/औजार और संयंत्र के प्रयोग से प्रत्यक्ष अथवा अप्रत्यक्ष तौर पर जीवन अथवा संपत्ति को होने वाले किसी प्रकार के नुकसान या क्षति या चोट अथवा ऐसी क्षति जो भाड़े की अवधि के दौरान किसी धरण में पत्तन के क्राफ्ट/उपस्कर/औजार और संयंत्र की आपूर्ति करने या आपूर्ति में विलंब होने या उपयोग अथवा क्राफ्ट/उपस्कर/ औजार और संयंत्र के खराब हो जाने के कारण हो, के लिए किसी भाड़ेदार अथवा किसी व्यक्ति के प्रति उत्तरदायी नहीं होगा। भाड़ेदार क्राफ्ट/उपस्करों/औजारों को सही प्रकार से और अच्छी स्थिति में रखेगा तथा भाड़े की अवस्थिति के दौरान क्राफ्ट/उपस्करों/औजारों तथा संयंत्रों को होने वाली क्षति के लिए उत्तरदायी होगा तथा दुर्घटना, आगजनी अथवा अन्यथा होने वाली सभी क्षतियों की क्षतिपूर्ति करेगा। भाड़ेदार किसी व्यक्ति को क्राफ्ट/उपस्करों/औजार और संयंत्र अथवा संपत्ति भाड़े पर देने अथवा कार्गो पर विलंब अथवा ब्रेक-डाउन सहित बोर्ड से संबंधित किसी संपत्ति के भाड़े के दौरान क्राफ्ट/उपस्कर/औजार और संयंत्र के उपयोग से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष होने वाले जीवन के सभी नुकसान या क्षति या चोट के संबंध में पत्तन को क्षतिपूर्ति करेगा। भाड़ेदार का दायित्व इस बात से प्रभावित नहीं होगा कि जीवन को ऐसा नुकसान या क्षति या चोट पत्तन के किसी कर्मचारी की कार्यबाई या धुक के कारण लगी हो। भाड़ेदार कामगार क्षतिपूर्ति अधिनियम के अंतर्गत पत्तन को सभी देयताओं की क्षतिपूर्ति करेगा।
- (xii) सामान्य अप्रत्यक्ष प्रभारों, स्टैंडिंग प्रभारों सहित भाड़े की अवधि के दौरान क्राफ्ट/उपस्कर/औजारों और संयंत्रों अथवा उपकरणों अथवा कस्ते-मुर्तों के टूटने, गुन हो जाने या विरोधकर क्षतिग्रस्त हो जाने के कारण हुई क्षति की नरमत् की लागत टीपीटी के प्रयोजन हेतु वास्तव में व्यय की गई राशि होगी। क्राफ्ट/उपस्कर/औजारों और संयंत्रों के अंशतः अथवा पूर्णतया प्रतिस्थापन, यदि आवश्यक हो, की लागत बही मुख्य अथवा सहायक बाजार मूल्य, जो भी अधिक हो, होगी।

- (xiv) कानूनी, चपकरी, जीजारी और खर्चों को सति होने के मामले में भारदार वास्तविक प्रभारों का निर्धारण होने तक मांग प्राप्त होने पर तत्काल टीपीटी द्वारा नुप्राप्तित व्यक्तियों के लिए सभी ऐसे प्रभारों संबंधी प्रत्यक्षित खर्च उठा करेगा और संतुष्ट बने होने के मामले में कानूनी अथवा चपकरी से सम्बन्धी टीपीटी की संपत्तियों का कहीं नुक़्त या क्षाण नुक़्त, जो भी अधिक हो, उठा करेगा। यदि कति भी संपत्ति का निर्धारित समय में नुप्राप्त नहीं किया जाता है, तो उसका संबंधित एजेंटों को देव राशिओं में से संशोधन कर लिया जाएगा।
- (xv) (क) सभी कर्मीय पेशों के लिए प्रेष संबंधित प्रभार अन्य पेशों के लिए सदा प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होंगे।
- (ख) धर्मन कोचले तथा कच्चे तेल सहित पीओएल, लोह-अयस्क तथा लोह-अयस्क गोशियों को छेककर सभी राष्ट्रीय कार्गो/कंटेनरों के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होंगे।
- (ग) कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, घाटशुल्क सहित घाट से भंडारण यार्ड तक तथा भंडारण यार्ड से घाट तक अंतरण एवं जहाज से अंतरण के लिए सभी संयुक्त प्रभारों पर रिवाजों वरों का अनुप्रयोग किया जाएगा।
- (घ) कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रिवाजों जहाज से अंतरण के लिए तथा घाट से भंडारण यार्ड तक एवं भंडारण यार्ड से घाट तक अंतरण के लिए तथा सत ही कार्गो एवं कंटेनरों पर घाटशुल्क के लिए सभी संबंधित प्रभारों पर लागू होंगी।
- (ङ) किसी विदेशी पत्तन से कार्गो/कंटेनर, जो भारतीय पत्तन 'क' को अनुप्राप्ति पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' में पहुंचता है, उस पर इसकी कर्मीय शुल्क के लिए संयुक्त रिवाजों प्रभार लागू होंगे। अन्य सभी में, राष्ट्रीय यात्रा करों के लिए अनुप्राप्त पेशों द्वारा भारतीय पत्तनों से/तक संबंधित कार्गो/कंटेनर इस रिवाजों के लिए अर्हक होंगे।
- (च) राष्ट्रीय कार्गो/कंटेनरों/पेशों के लिए प्रभार भारतीय रुपयों में नुप्राप्तित तथा संग्रहित किए जाएंगे।
- (xvi) (क) वरों के मांग में निर्धारित दरें उच्चतम स्तर की हैं, इसी प्रकार, छूट तथा रिवाजों नुप्राप्त स्तर की हैं। पत्तन निकास, यदि वह चाहे, निम्नतर दरें प्रसारित कर सकता है अथवा उच्चतर छूट एवं रिवाजों अनुप्राप्त कर सकता है।
- (ख) पत्तन निकास, यदि वह चाहे, वरों के मांग में निर्धारित वरों की प्रयोज्यता को साक्षित करने प्रभावी निर्धारित यार्ड को सुविधागत कर सकता है, यदि ऐसे यौक्तिकीकरण से प्रयोक्ता को प्रति युनिट दर में राहत मिले तथा वरों के मांग में निर्धारित सुनिट दरें उच्चतम स्तरों से अधिक न हों।
- (ग) तथापि, पत्तन निकास सार्वजनिक रूप से ऐसी निम्नतर दरों को तथा/अथवा ऐसी वरों की प्रयोज्यता को साक्षित करने वाली शर्तों के यौक्तिकीकरण को अतिरिक्त करेगा तथा ऐसी निम्नतर दरों तथा/अथवा ऐसी वरों की प्रयोज्यता को साक्षित करने वाली शर्तों में आगे किन्हीं और परिस्थितियों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करना जारी रखेगा, बशर्त कि नियत की गई नई दरें टीएएनपी द्वारा अधिसूचित वरों से अधिक नहीं होंगी।
- (xvii) टीपीटी पर आरोप तर्कसंगत स्तर से आगे विलंबों के लिए प्रयोक्तों को प्रभारों का भुगतान नहीं करना पड़ेगा।

अध्याय-II

पोत-संबद्ध प्रभार

2.1. पत्तन वेकताओं की अनुसूची :

क्रमांक	विवरण	प्रति जीआरटी वर		उसी पोत के संबंध में भुगतान की अनुसूची	
		राष्ट्रीय पोत (रुपय)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	राष्ट्रीय पोत	विदेशगामी पोत
1.	जहाज/स्टीमर	5.25	0.2014	यह वेकता 30 दिन में एक बार देय है।	यह वेकता सत में प्रत्येक प्रेष के समय देय है।
2.	नीमस्थान पोत	2.83	0.1007		

टिप्पणियाँ :-

- (1) पत्तन वेकताएं पोत के जीआरटी के आधार पर वसूल की जाएंगी। उक्त कार्गो को पत्तन वेकताओं के मुख्यांक से छूट प्राप्त होगी।
- (2) पूरक क्लॉक वाले पोत टैंकरों के लिए उसके अंतर्राष्ट्रीय टनमात्र प्रमाणपत्र के 'अभिवृति' कॉलम में उल्लिखित कम किया जा सकता है टनमात्र पत्तन वेकताओं की वसूली के प्रयोजनार्थ इसका सकल टनमात्र हिसाब में लिया जाएगा।
- (3) निम्नलिखित के संबंध में कोई पत्तन वेकता वसूल नहीं की जाएगी :-
 - (a) अन्य भारतीय पत्तनों से संबंधित पोत; अथवा

- (ii) कोई मनोरंजन नौका; अथवा
- (iii) इस पत्तन को पहले छोड़ चुका कोई पोत, जो खराब मौसम अथवा कतिप्रस्त हो जाने के परिणामस्वरूप इस पत्तन में पुनः प्रवेश करने के लिए मजबूर हो जाता है।
- (4) किसी प्रकार का कार्गो अथवा यात्री को न उतारने वाले अथवा न लेने वाले पोत के (भरपूर के प्रयोजनार्थ माल की उतराई/पुनः लदान करने के आवश्यक होने के अपवाद को छोड़कर) पत्तन में प्रवेश करने पर पत्तन देयताओं का केवल 50% वसूल किया जाएगा, जोकि अथवा उस पर प्रभाव्य होता।
- (5) यात्री को न ले जा रहे और ब्लैस्ट में पत्तन में प्रवेश करने वाले पोत पर पत्तन देयताओं का केवल 75% वसूल किया जाएगा, जोकि अथवा उस पर प्रभाव्य होती।
- (6) खाली और/अथवा भरा हुआ बेका लैश नौकाओं को उतारने के लिए 'दूसरी बार' आने वाले लैश पोत को पत्तन में प्रविष्ट होने वाला, लेकिन उसे किसी कार्गो या यात्री को न उतारने या न चढ़ाने वाला पोत माना जाएगा तथा उस पर कोई पत्तन देयताएं प्रभावित नहीं की जाएंगी।
- (7) गैर-वाणिज्यिक पोत, मछलीमार पोत और क्राफ्ट को पत्तन देयताओं के भुगतान से छूट प्राप्त होगी।
- (8) उपर्युक्त क्रम सं० 4 पर उल्लिखित प्रावधानों के अनुसार पत्तन देयताओं का 50% भुगतान करने के बाद जब कोई तटीय पोत छूट की अवधि के भीतर कार्गो अथवा यात्रियों के साथ अथवा ब्लैस्ट में पत्तन में पुनः प्रवेश करता है तो उस पर अंतर अर्थात् पहले स्वीकृत पत्तन देयताओं का 50% वसूल किया जाएगा।
- (9) उपर्युक्त क्रम सं० 5 पर उल्लिखित प्रावधानों के अनुसार पत्तन देयताओं का 75% भुगतान करने के बाद जब कोई तटीय पोत छूट की अवधि के भीतर कार्गो अथवा यात्रियों के साथ अथवा ब्लैस्ट में पत्तन में पुनः प्रवेश करता है तो उस पर अंतर अर्थात् पहले स्वीकृत पत्तन देयताओं का 25% वसूल किया जाएगा।

2.2.1. पायलटेज शुल्क की अनुसूची

नीचे विनिर्दिष्ट दर क्षेत्र 'क' के लिए है

क्र०सं०	पोत का आकार	प्रति जीआरटी दर	
		तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
1.	10,000 जीआरटी तक	7.11	0.2728
2.	10,001 - 15,000 जीआरटी	7.36	0.2822
3.	15,001 - 20,000 जीआरटी	7.62	0.2924
4.	20,001 - 25,000 जीआरटी	7.89	0.3027
5.	25,001 - 30,000 जीआरटी	8.16	0.3129
6.	30,001 से अधिक	8.43	0.3232

ऊपर उल्लिखित पायलटेज शुल्क तटीय पोत के मामले में न्यूनतम प्रसार 13,737.00 रुपए प्रति पोत और विदेशगामी पोत के मामले में 526.80 अमरीकी डॉलर प्रति पोत न्यूनतम प्रसार है।

टिप्पणियाँ :-

- (1) पायलटेज शुल्क में पोतों की अगवानी के लिए पत्तन के पायलट/पायलटों की सेवाएं और अंतः तथा बाह्य संचलन हेतु आवश्यक संख्या में डग/टगों, अपेक्षित क्षमता के लांच/लांचों की व्यवस्था और पत्तन सुविधा के लिए पोत की शिपिंग शामिल होगी।
- (2) पायलटेज शुल्क पोत के जीआरटी के आधार पर वसूल किया जाएगा। डेक कार्गो को पायलटेज शुल्क के मूल्यांकन से छूट प्राप्त होगी।

2.2.2. विविध पायलटेज शुल्क

क्र०सं०	विवरण	दर	
		तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
1.	मछलीमार ट्रॉलर (प्रति ट्रॉलर न्यूनतम प्रसार)	2375.05	91.0813
2.	प्रवेश न करने या प्रस्थान न करने पर बंदरगाह के बाहर पोत की मूर्तिंग	अनुसूची 2.2.1 में निर्धारित दर का 25%, न्यूनतम 5427.60 रुपए के सर्वाधिक	अनुसूची 2.2.1 में निर्धारित दर का 25%, न्यूनतम 208.145 अमरीकी डॉलर के सर्वाधिक

3.	कटिंग, स्क्वैजिंग की आपूर्ति, मरम्मत इत्यादि विशेष सेवाओं के लिए पोत की अपने बर्ष में निर्दिष्ट और पुनः भूरिंग अथवा केरा लगाना	अनुसूची 2.2.1 में निर्धारित पर का 20% अनुमान 4042.35 रुपए के समतुल्य	अनुसूची 2.2.1 में निर्धारित पर का 20% अनुमान 156.021 अमरीकी डॉलर के समतुल्य
4.	पाकसट की सेवाओं की मांग की गई, लेकिन पाकसट के पोत पर चढ़ने के बाद उपयोग नहीं किया गया	1442.5	55.3214
5.	पाकसट के पोत पर चढ़ने के बाद और पोत के नीतल पर 30 मिनट से अधिक के लिए प्रतीक्षा करने के लिए लेकने डेयू प्रभार		
	(i) पहले चढ़े अथवा एक चढ़े के भार के लिए	1442.55	55.3214
	(ii) प्रत्येक अनुसूची चढ़े या चढ़के भार के लिए	492.25	18.8775
6.	पाकसट से जाने के लिए प्रतिपूर्ति शुल्क	189.85	6.5132

टिप्पणियाँ :

- (1) अनुसूची में क्रम सं० (4) पर उल्लिखित प्रकार व क्रम सं० पोतों की बर्ष और बाह्य समक्षिष्ट के लिए मांग के स्वरूप के मामलों में बहुत कम चढ़ने, अधिक पोत की बर्ष अथवा बर्ष में पोत की पुनः भूरिंग अथवा केरा लगाने अथवा भारी लिफ्टों के बिना चढ़ने के कारण अथवा किसी अन्य कारण से उसी बर्ष में पुनः भूरिंग करने की मांग के स्वरूप के लिए प्रभार बहुत कम किए जाएंगे।
- (2) समीप, क्रम सं० (4) पर उल्लिखित प्रकार निम्नलिखित मामलों में बहुत नहीं किए जाएंगे :
 - (i) पाकसट के पोत पर चढ़ने के निम्न समय से कम से कम एक घंटा पहले स्वरूप की सूचना मिलने पर।
 - (ii) पतन पर आरोप्य कारणों से स्वरूप पर।
- (3) अस्वीकार्य कारणों से किसी पोत द्वारा पाकसट को पतन की सीमाओं से बाहर ले जाने की स्थिति में मास्टर को पाकसट अगली निकटतम पतन पर छोड़ना होगा और उसकी वापसी तथा तत्संबंधी औपचारिकताओं के लिए मास्टर, समीप अथवा उसके प्रतिनिधि उत्तरदायी होंगे और इस प्रकार ले जाए गए पाकसट के चढ़ने, भोजन अन्य उचित खर्च तथा वापसी के मामले में होने वाले सारे खर्च का मुआमला करने के लिए उत्तरदायी होंगे। इसके अलावा, जब तक पाकसट पतन में वापस कंप्यूटी के लिए रिपोर्ट नहीं करता, तब तक के लिए अनुसूची में क्रम सं० (5) पर उल्लिखित बर्षों पर पोत के मास्टर द्वारा प्रतिपूर्ति का सुझाव दिया जाएगा।

2.2.3. निर्दिष्ट प्रकार

- (i) सांख्यिकीय ब्रेक बाट/वर्ग ब्रेक बाट में वर्गों के बीच निर्दिष्ट

क्रम सं०	पोत का प्रकार	प्रति बीआरटी टन	
		दैनिक पोत (रुपए)	निष्पत्तिका पोत (अमरीकी डॉलर)
1.	10,000 बीआरटी तक	1.98	0.0758
2.	10,001 - 15,000 बीआरटी	2.05	0.0784
3.	15,001 - 20,000 बीआरटी	2.12	0.0812
4.	20,001 - 25,000 बीआरटी	2.19	0.0841
5.	25,001 - 30,000 बीआरटी	2.27	0.0869
6.	30,001 से अधिक	2.34	0.0898

- (ii) सांख्यिकीय ब्रेक बाट से वर्ग ब्रेक बाट के बीच अन्तरा-निर्दिष्ट, वर्ग सं० III, IV, V और VI से VII एवं IX तक और वर्ग सं० III एवं IV से V एवं VI तक निर्दिष्ट

क्रम सं०	पोत का प्रकार	प्रति बीआरटी टन	
		दैनिक पोत (रुपए)	निष्पत्तिका पोत (अमरीकी डॉलर)
1.	10,000 बीआरटी तक	3.95	0.1516
2.	10,001 - 15,000 बीआरटी	4.09	0.1566
3.	15,001 - 20,000 बीआरटी	4.24	0.1625
4.	20,001 - 25,000 बीआरटी	4.38	0.1682
5.	25,001 - 30,000 बीआरटी	4.53	0.1739
6.	30,001 से अधिक	4.68	0.1796

अनुसूची 2.2.1, 2.2.2 और 2.2.3 से संबंधित सामान्य दिशानिर्देश

- (1) किसी भी प्रचालन में किसी पोत की अंशतः अधवा पूर्णतः 'कोल्ड स्टू' में अगवानी करने के लिए पायलिटेज शुल्क डुगुनी दर पर वसूल किया जाएगा ।
- (2) किसी बर्थ से बाहरी संग्रहाग में पोत की शिफ्टिंग का अधिप्राय पायलिटेज कार्य पूरा होने से होगा; उसी पत्तन प्रवेश के अंतर्गत पोत के पुनः प्रवेश करने पर अनुसूची के अंतर्गत निर्धारित के अनुसार पायलिटेज शुल्क नए सिरे से वेव होगा ।
- (3) पत्तन सुविधा के लिए पोत के अंतरण हेतु कोई प्रभार नहीं लगाए जाएंगे ।

(i) 'पत्तन सुविधा' की परिभाषा से निम्न अभिप्रेत है :-

- (क) यदि गोदी में संतलन में किसी कार्यकारी कार्गो पोत को हाइड्रोग्राफिक सर्वेक्षण कार्य करने के लिए अथवा तलकबर्षण के लिए गोदी आवंटित करने के लिए या गोदियों की मरम्मत, अनुरक्षण तथा ऐसे समान कार्य करने के लिए, जिनके लिए अंतरण किया जाना आवश्यक है, अंतरित किया जाता है/गोदी से हटाया जाता है तो ऐसे अंतरण को 'पत्तन सुविधा के लिए अंतरण' माना जाएगा । ऐसे अंतरित पोत को पुनः उसके स्थान पर रखने के लिए किए गए अंतरण को भी 'पत्तन सुविधा के लिए अंतरण' माना जाएगा ।
- (ख) यदि किसी कार्यकारी कार्गो पोत को अंतरण प्रभारों का वहन करने से छूट प्राप्त पोतों के लिए बेदखली प्राथमिकता पर स्थान बनाने के लिए गोदी से अंतरित किया जाता है, तो ऐसे अंतरण को पत्तन सुविधा माना जाएगा ।
- (ग) जब भी किसी पोत को किसी अन्य पोत के लिए स्थान बनाने हेतु अंतरित किया जाता है, जिसे ड्राफ्ट तथा एलओए प्रतिबंधों के कारण अन्य गोदियों में खड़ा नहीं किया जा सकता, तो पोत को 'पत्तन सुविधा के लिए अंतरित' माना जाएगा ।
- (घ) जब भी किसी पोत को संलग्न गोदी में प्राथमिकता वाले किसी अन्य पोत के लिए स्थान बनाने हेतु अंतरित किया जाता है और जब तक कि वह पोत अंतरित नहीं होता, संघर्ष के प्रतिबंधों के कारण किसी अन्य पोत को भी संलग्न गोदी में रखा नहीं जा सकता, तो ऐसे अंतरण को भी 'पत्तन सुविधा हेतु अंतरण' माना जाएगा ।
- (ङ) जब भी किसी पोत को खतरनाक कार्गो का संवहन कर रहे किसी अन्य पोत के लिए स्थान बनाने हेतु अंतरित किया जाता है, जिसके लिए सुरक्षा कारणों से संलग्न गोदी खाली रखा जाना आवश्यक है, तो इसे भी 'पत्तन सुविधा हेतु अंतरण' माना जाएगा ।
- (च) गहरे ड्राफ्ट वाली बर्थ की आवश्यकता वाले प्रथम प्रतीकारत पोत को स्थान देने के लिए गहरे ड्राफ्ट वाले बर्थ से किसी पोत को पीओसी में कम ड्राफ्ट वाले बर्थ में शिफ्ट करना 'पत्तन सुविधा हेतु अंतरण' माना जाएगा, बशर्त कि पंक्ति में कम ड्राफ्ट की अपेक्षा वाला कोई अन्य पोत प्रतीकारत न हो ।

(ii) जब कभी भी बेदखली प्राथमिकता पर किसी अन्य पोत के लिए स्थान बनाने हेतु किसी पोत को बर्थ से अंतरित किया जाता है, तो अंतरित किए गए पोत को अंतरण प्रभारों से छूट प्राप्त होती है, क्योंकि उसकी अदायगी बेदखली प्राथमिकता का उपयोग कर रहे पोत द्वारा की जाती है अथवा अंतरण को पत्तन सुविधा के प्रयोजनार्थ माना जाता है, जब प्राथमिकता वाले पोत को ऐसे प्रभारों के मुक्तान से छूट प्राप्त हो । तथापि, निम्नलिखित मामलों में यह लाभ लागू नहीं है :-

- (क) कार्गो-मिश्र पोत को किसी भी स्थिति में बर्थ खाली करनी होगी, जब कार्गो पोत का आगमन होता है ।
- (ख) दूसरे किनारे की ओर से माल का लदान/उताराई करने के लिए अलग-अलग रूप से बर्थ का प्रयोग करने वाले पोत ।
- (ग) ऐसे पोत जो कोई कार्गो ग्रहस्तन प्रचालन किए बिना बर्थ में निरर्थक खड़े रहते हैं ।

(4) किसी पोत की 'प्राथमिकता बर्थिंग/बेदखली प्राथमिकता' के संबंध में 'अंतः शिफ्टिंग' और 'बाह्य शिफ्टिंग' के लिए प्रभार एक पायलिटेज कार्य पर लागू दर पर वसूल किए जाएंगे ।

(5) किसी पोत के संबंध में गहरे ड्राफ्ट वाली बर्थ से कम गहरे ड्राफ्ट वाली बर्थ में अथवा विलोमतः शिफ्टिंग केवल बर्थिंग के लिए पंक्ति में खड़े अगले पोत के स्टीमर एजेंट/मास्टर से प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता का अनुरोध प्राप्त होने पर ही की जाएगी । देव भुगतान अनुसूची में उल्लिखित एक पायलिटेज कार्य के बराबर होंगे और पोत से बेदखली प्राथमिकता के लिए अनुरोध प्राप्त होने के समय से 24 घंटे के भीतर समुद्र प्रस्थान हेतु तैयार हो जाता है, पूर्ववर्ती पोत को तब तक नहीं हटाया जाएगा, जब तक कि पूर्ववर्ती पोत का ग्रहस्तन कार्य पूरा करने के लिए खाली बर्थ उपलब्ध न हो ।

(6) बेदखली प्राथमिकता का अधिप्राय किसी बर्थ या जेट्टी में कार्यरत पोत की बेदखली करने से होगा और निम्नलिखित के मद्देनजर ऐसी बेदखली अनुमति की मांग करने वाले पोत को बर्थ में खड़ा करना :-

- (i) कार्गो की खतरनाक किस्म और डॉक सुरक्षा आवश्यकताओं के कारण जरूरी होना ।
- (ii) सार्वजनिक खपत के लिए खाद्यान्न की दुलाई करने वाले और ताप विद्युत संयंत्रों, ऐसे उत्पादों के विनिर्माण, परिष्करण और अथवा संवितरण जैसी सार्वजनिक उपयोग की सेवाओं द्वारा खपत के लिए ईंधन, तैल और कोयले की दुलाई करने वाले पोत द्वारा यात्रा की समय-अनुसूची बनाई रखी जाएगी ।

(iii) इस संबंध में सरकार द्वारा समय-समय पर जो भी निर्देश दिया जाए ।

- (7) बेदखली प्रथमिकता के मामलों में ऐसी बेदखली का लाभ उठाने वाले पोट पर वसूली योग्य पायसिटेज शुल्क के अलावा इस प्रकार बेदखली किए गए पोट के लिए पायसिटेज शुल्क के बराबर अतिरिक्त पायसिटेज शुल्क पूर्ववर्ती पोट से वसूल किया जाएगा।
- (8) गैर-कार्यनिष्पादन के कारण किसी पोट को बाहरी संगरगाह या किसी अन्य बर्थ में हटाने का निर्णय अध्यक्ष (टीपीटी) द्वारा लिया जाएगा। गैर-कार्यनिष्पादन के कारण किसी पोट को बाहरी संगरगाह/किसी अन्य बर्थ में हटाने के लिए निम्नलिखित प्रकार वसूल किए जाएंगे :-
- (i) किसी पोट को बाहरी संगरगाह में हटाए जाने के मामले में उसी पतन प्रवेश के अंश पोट के पुनः प्रवेश पर पायसिटेज शुल्क अनुसूची 2.2.1 में निर्धारित के अनुसार वसूल किया जाएगा।
 - (ii) किसी पोट के बर्थ I से VI अथवा कोयला जेट्टी-नं. और II तथा तेल जेट्टी के बीच हटाए जाने के मामलों में पायसिटेज शुल्क अनुसूची 2.2.1 में निर्धारित का 25% वसूल किया जाएगा।
 - (iii) यदि कोई पोट कोयला जेट्टी-नं. और तेल जेट्टी से बर्थ संख्या I से VI और विस्क्रेत हटाया जाता है, तो पायसिटेज शुल्क अनुसूची 2.2.1 में निर्धारित का 50% वसूल किया जाएगा।
- (9) (i) बर्थ सं. VIII सामान्यतया धूल पैदा करने वाले कार्यों से भिन्न कार्यों जैसे तांबा सांद्रण, रॉक फास्केट, औद्योगिक कोयला, गंधक, चर्वक, कोक इत्यादि के लिए निर्धारित की जाएगी।
- (ii) बर्थ सं. I, II, V और VI सामान्यतया धूल पैदा करने वाले कार्यों के प्रहस्तान के लिए प्रयोग नहीं की जाएगी।
- (iii) तथापि, संकुलन के समय में एमओपी/एसओपी और रॉक फास्केट का बर्थ सं. VIII में निम्नलिखित शर्तों के अधीन प्रहस्तान करने की अनुमति होगी :-
- (क) बर्थ सं. II/IV में बर्लिंग चाहने वाले पोट, जहां से कार्यशील पोट को बर्थ सं. VIII में हटाया जाएगा, दरों के मान के अनुसार पायसिटेज प्रभारों के 33% पर आकस्मिक शिपिंग प्रभारों का भुगतान करेंगे। इसके अलावा, वे बर्थ सं. VIII में उतारे गए कार्यों के लिए 1/- रुपये प्रति मीटन की दर पर बुलाई प्रभारों का भी भुगतान करेंगे।
 - (ख) यदि एमओपी/एसओपी/रॉक फास्केट की बुलाई करने वाला अगला पोट संगरगाह में बर्लिंग में है और बर्थ सं. III एवं IV पहले से खाली नहीं है, तब ऐसा पोट उसके द्वारा सामान्यतया देय पायसिटेज शुल्क के अलावा पायसिटेज शुल्क के 33% पर मान्य शिपिंग प्रभारों के भुगतान पर सीधे ही बर्थ सं. VIII पर खड़ा किया जा सकता है। इसके अलावा, ऐसे पोट को बर्थ सं. VIII पर उतारे गए कार्यों के लिए 1/- रुपये प्रति मीटन की दर पर बुलाई प्रभारों का भी भुगतान करना होगा।
 - (ग) बर्थ सं. VIII के पहले ही अधिमोग की स्थिति में बर्थ सं. III और IV पर एमओपी/एसओपी/रॉक फास्केट उतारने वाले कार्यशील पोट भाल छतलाई के बाद बर्थ सं. III और IV में आने वाले गहरे कूपट के पोटों को स्थान देने के लिए तवान हेतु सीधे ही बर्थ सं. IV और VI पर हटाए जा सकते हैं, बशर्त कि उपर्युक्त शिपिंग प्रभारों और बुलाई प्रभारों का अंदर आने वाले पोट द्वारा भुगतान किया जाएगा।
 - (घ) यदि एमओपी/एसओपी/रॉक फास्केट की बुलाई करने वाला अगला पोट संगरगाह में बर्लिंग में है और बर्थ सं. III एवं IV पहले से खाली नहीं है, तब ऐसा पोट उसके द्वारा सामान्यतया देय पायसिटेज शुल्क के अलावा पायसिटेज शुल्क के 33% पर मान्य शिपिंग प्रभारों के भुगतान पर सीधे ही बर्थ सं. V/VI पर खड़ा किया जा सकता है। इसके अलावा, ऐसे पोट द्वारा बर्थ सं. V/VI पर उतारे गए कार्यों के लिए 1/- रुपये प्रति मीटन की दर पर बुलाई प्रभारों का भी भुगतान करना होगा।
- (10) केवल असाधारण परिस्थितियों में और दरों के मान में विनिर्दिष्ट न किए गए मामलों में अध्यक्ष, पतन ग्राहक किसी पोट के संयोजन की पतन/एजेंट की सुविधा के रूप में निर्णय कर सकता है।

2.3. टग किनासा शुल्क की अनुसूची

क्र.सं. पोट का आकार	बुलाई	दर	
		सटीक पोट (रुपये)	विदेशीय पोट (अपरीकी डॉलर)
1. बाली, लाइवरी इत्यादि की टर्बिंग और बर्थ में लाने, बर्थ से हटाने, रिफिलिंग, मूरिंग और पुनः मूरिंग को छोड़कर अन्य सेवाओं के लिए लगाए गए 10 टन से अधिक वाले मोलार्ड पुल के बंदरगाह टग			
(i) भीतरी बंदरगाह के अंदर	प्रति घंटा का उसके भाग के लिए प्रति टग	2849.45	108.2747
(ii) पतन सीमाओं के भीतर सेवाएं लेना	रुद्ध	5698.90	218.6504
(iii) पतन सीमाओं के बाहर बचाव कार्य के लिए सेवाएं लेना	सटीक	8904.70	341.4899
(iv) पतन सीमाओं के बाहर बचाव कार्य के लिए सेवाएं लेना	रुद्ध	11,397.55	437.0893

2.	टाज, लांच और अन्य बंदरगाह क्राफ्ट के लिए किराया प्रभार			
(i) पायलर लांच	प्रति घंटा या उसके भाग के लिए	1141.22	43.7646	
(ii) मूरिंग लांच	-तदैव-	713.25	27.3524	
(iii) 10 टन से कम वाले बोलार्ड पुल टग्स	-तदैव-	855.90	32.8225	
(iv) उम्ब बार्ज	-तदैव-	218.50	Rs. 364.20	
(v) मूरिंग नौकाएं	-तदैव-	252.70	Rs. 421.20	
(vi) 10 टन वाले बोलार्ड पुल टग्स	-तदैव-	2609.00	100.0540	
3.	किसी भी दिशा में जाने वाले प्रत्येक लाइटर या नौप्रस्थान पोत के टायेज के लिए अतिरिक्त टग प्रभार	प्रति घंटा या उसके भाग के लिए प्रति टग	228.30	8.7552
4.	मांग किए गए, लेकिन प्रयोग न किए जाने या विलंब होने पर टग किराया प्रभार (किसी भी क्षमता वाले सभी टग्स पर लागू)			
(i). भाड़ेदार के नियंत्रण के बाहर की अपवादात्मक परिस्थितियों को छोड़कर और उसका कोई दोष न होने पर तथा निर्धारित कार्य के लिए सूचित करने के समय से एक घंटा पहले टग जारी कर दिए जाने पर किसी कारणवश भाड़ेदार द्वारा टग का प्रयोग न किया जाना	प्रति टन	1424.70	54.8374	
(ii). भाड़ेदार के नियंत्रण से बाहर की अपवादात्मक परिस्थितियों को छोड़कर और उसका कोई दोष न होने पर किसी कारणवश कार्य हेतु टग द्वारा सूचित करने के समय से एक घंटा आगे के लिए भाड़ेदार द्वारा टग में विलंब करने के मामले में				
(क) पहले एक घंटे के लिए	प्रति टग	2849.45	109.2747	
(ख) प्रत्येक अर्द्ध घंटा या उसके भाग के लिए	प्रति टग	1159.00	44.4477	
5.	उपयुक्त क्रम सं० 2 में उल्लिखित फ्लोटिंग क्राफ्ट, जिसकी सेवाओं की मांग की गई थी, लेकिन उपयोग नहीं की गई अथवा विलंब किया गया, के संबंध में रद्दकरण प्रभार यदि रद्दकरण 3 घंटे का नोटिस दिए बिना किया गया हो			
(i) लांच (एकसमान दर)	प्रति टन	228.30	8.7552	
(ii) टग के संबंध में (एकसमान दर)	प्रति टन	456.60	17.5104	

टिप्पणियाँ :

- (1) बर्थ में खड़ा करने, बर्थ से हटाने, शिफ्टिंग, मूरिंग, पुनः मूरिंग और सभी संबद्ध कार्यों के प्रयोजनार्थ पोतों के मास्टर/स्वामियों, एजेंटों से मांग प्राप्त होने पर टग सेवाएं पायलटिंग सेवा (बिना किसी प्रभार के) के हिस्से के रूप में उपलब्ध कराई जाएगी। शिफ्टिंग सेवा के हिस्से के रूप में प्रदान की जाने वाली टग सेवा भी बिना किसी प्रभार के होगी।
- (2) क्रम सं० (1) में भट सं० (III) और (IV) के संबंध में टग किराया प्रभारों में झालक दल के भोजन, उनकी सेवाओं और बचाव तथा अन्य प्रचालनों के लिए प्रतिनियुक्त अधिकारियों के लिए रातद पहुचाने की लागत शामिल होती है, लेकिन बीमा प्रीमियम के 20% पर आकस्मिक प्रभारों सहित बीमा की लागत शामिल नहीं होती, जिसकी निर्धारित दरों के अतिरिक्त वसूलो की जाएगी।
- (3) (i) यदि क्रम सं० 2 में उल्लिखित फ्लोटिंग क्राफ्ट के संबंध में रद्दकरण दो घंटे का नोटिस दिए बिना किया जाता है, तो उस क्राफ्ट पर लागू दरों पर एक घंटे के लिए किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे।
(ii) क्रम सं० 2 में विनिर्दिष्ट क्राफ्ट का मांग के समय से पतन प्रयोक्ता द्वारा प्रयोग करने पर विलंब होने के मामले में उस क्राफ्ट के लिए निर्धारित वार्षिक किराया प्रभार मांग पत्र में उल्लिखित समय से वसूल किए जाएंगे।
- (4) रविवारों और पतन के गैर-प्रचालन दिनों में अथवा सायं 6.00 बजे और प्रातः 6.00 बजे के बीच किए गए कार्य के लिए अथवा वसूली योग्य प्रभारों का 50% अतिरिक्त शुल्क वसूल किया जाएगा। शेष 'ख' के मामले में पतन कार्य दिवसों में सायं 6.00 बजे और प्रातः 6.00 बजे के बीच किए गए कार्य के लिए कोई प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
- (5) टीपीटी अपने धियेक पर पतन सीमाओं के बाहर उपर्युक्त निर्धारित दरों पर फ्लोटिंग क्राफ्ट किराया पर दे सकता है।

2.4. कर्म किराया शुल्क

2.4.1. कर्म किराया प्रचारों की अनुसूची

क्र०सं०	विवरण	प्रति घंटा या उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी घंटा	
		राष्ट्रीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
1.	3000 जीआरटी सहित तक	न्यूनतम 148.80 रुपए के सर्वाधिक 0.075	न्यूनतम 5.8981 अमरीकी डॉलर के सर्वाधिक 0.0029
2.	3001 से 10,000 जीआरटी तक	न्यूनतम 226.85 रुपए के सर्वाधिक 0.050	न्यूनतम 8.70 अमरीकी डॉलर के सर्वाधिक 0.0019
3.	10,001 से 15,000 जीआरटी तक	0.065	0.0025
4.	15,001 से 20,000 GRT	0.060	0.0031
5.	20,001 से 25,000 जीआरटी	0.110	0.0042
6.	25,001 से 30,000 जीआरटी	0.120	0.0046
7.	30,001 जीआरटी और उसके अधिक	0.130	0.0050

2.4.2. अन्य पोतों के लिए कर्म किराया प्रचारों की अनुसूची

क्र०सं०	पोत का प्रकार	इकाई	प्रति घंटा उसके भाग के लिए दर	
			राष्ट्रीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
1.	ट्रग और बाजों जैसे गैर-वाणिज्यिक पोत	प्रति घंटा या उसके भाग के लिए प्रति पोत	15.10	25.18 रुपए
2.	सूतीकरण प्लांट व्यास के बंदरगाह क्राफ्ट नियमों के अंतर्गत पंजीकृत क्राफ्ट	- तदैव -	0.70	1.19 रुपए
3.	अन्य क्राफ्ट	- तदैव -	1.00	1.66
4.	कर्म खाली करने के लिए उप-प्लांट संरक्षक द्वारा दिए गए समय की समस्या के बाद अतिरिक्त कर्म किराया प्रचार (कम से कम 12 घंटे पहले नोटिस देना)			
	(i) प्रथम 12 घंटे के लिए	प्रति घंटा या उसके भाग के लिए	1187.10	49.524
	(ii) अगले 12 घंटे के लिए	- तदैव -	2375.30	91.092
	(iii) उसके बाद	- तदैव -	3562.40	138.818
5.	(i) बाजों के लवान अथवा उत्ताराई के प्रवासन की प्रक्रिया के दौरान सैरा पोतों के लिए प्रचार	प्रति घंटा या उसके भाग के लिए	15.05	0.5776
	(ii) सुरक्षित प्लोटींग क्षेत्र में प्रतीक्षारत बाजों के लिए	- तदैव -	5.00	0.1915
6.	सूतीकरण प्लांट के क्षेत्र 'ख' में बाजों के किनारों पर जाने वाले नौप्रस्थान पोतों और समुद्रगामी बाध्य पोतों पर बर्तित शुल्क			
	(i) क्राफ्टों से निम्न नौप्रस्थान पोत	प्रति यात्रा प्रति जीआरटी	0.85	0.0323
	(ii) समुद्रगामी बाध्य पोत	प्रति घंटा या उसके भाग के लिए प्रति पोत	10.65	0.4073
7.	सहाय्यक पोत (ट्रॉलर/नीकलर)			
	(i) किंगर जेट्टी पर	प्रति घंटा या उसके भाग के लिए प्रति पोत	12.40	0.4760
	(ii) कीबोली घाट और अतिरिक्त कर्म पर	- तदैव -	19.50	0.7485

8. बुतरफा खड़े होना

किसी एक बर्थ पर अन्य पोत के साथ बुतरफा खड़े पोत के संबंध में बर्थ किराया प्रभार अनुसूची 2.4.1 और 2.4.2 में उल्लिखित प्रभारों के आधा वसूल किए जाएंगे

कम से 7 के संबंध में टिप्पणी :

बर्थ खाली करने के लिए उप-संरक्षक/यातायात प्रबंधक द्वारा दिए गए समय की समाप्ति (जिसके लिए कम से कम 12 घंटे पहले नोटिस दिया गया था) के बाद किसी पोत के किसी बर्थ में रुके रहने पर वह पोत निम्नलिखित दरों पर अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभारों का भुगतान करेगा :-

- (i) प्रथम दो दिनों के लिए - अधिकृत अधिभोग के लिए बर्थ किराया प्रभारों की दर का चार गुना ।
- (ii) तीसरे दिन और अनुपती दिनों के लिए - अधिकृत अधिभोग के लिए बर्थ किराया प्रभारों की दर का छह गुना ।
- (iii) अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार इस अनुसूची के अंतर्गत दैनिक सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के अतिरिक्त होंगे ।

टिप्पणियाँ :

- (1) घंटे की अवधि की गणना पोत द्वारा बर्थ ग्रहण करने के समय से की जाएगी ।
- (2) बर्थ किराया पोत द्वारा अपने निप्रस्थान के लिए तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घंटे बाद बंद हो जाएगा। बर्थ किराया बंद होने के लिए निर्धारित समय-सीमा में अनुकूल ज्वारीय दशा के अभाव में पोत का प्रतिक्षा समय शामिल नहीं होगा । गलत संकेत देने के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभारों के बराबर दंडात्मक बर्थ किराया वसूल किया जाएगा।
- (3) अतिरिक्त बर्थों, फिंगर जेट्टी और उथले जल वाले बर्थ तथा अन्य बर्थ, जहां पर टीपीटी द्वारा घाट क्रेन सुविधा उपलब्ध नहीं कराई गई है, में खड़े पोत के लिए लागू बर्थ किराया प्रभारों के 20% की छूट प्राप्त होगी ।
- (4) तेल, पेट्रोलियम उत्पादों, बल्क में रसायनों, बल्क में ल्यूब बेस स्टॉक की बुलाई करने वाले सभी टैंकरों पर संबंधित वर्गीकरण पर लागू प्रभारों के 125% की दर पर बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे ।
- (5) बेवखली प्राथमिकता/प्राथमिकता बर्थ किराया प्रभार :-
 - (i) किसी पोत को प्राथमिकता बर्थिंग प्रदान करने के लिए 24 घंटे के लिए बर्थ किराया प्रभारों के बराबर अथवा बर्थ में वास्तविक रुकने की कुल अवधि के लिए परिकल्पित बर्थ किराया प्रभारों का 75%, इनमें से जो भी अधिक हो, शुल्क वसूल किया जाएगा ।
 - (ii) किसी पोत को बेवखली प्राथमिकता प्रदान करने के लिए 24 घंटे के लिए बर्थ किराया प्रभारों के बराबर अथवा बर्थ में वास्तविक रुकने की कुल अवधि के लिए परिकल्पित बर्थ किराया प्रभारों का 100%, इनमें से जो भी अधिक हो, शुल्क वसूल किया जाएगा।
- (6) रुकने के प्रत्येक घंटे की अवधि के दौरान जब कोई पोत बीओसी घाट से अतिरिक्त बर्थ में हटाया जाता है, तब उस घंटे के समाप्त होने तक बीओसी घाट पर लागू बर्थ किराया प्रभार लागू रहना जारी रहेंगे । तत्पश्चात्, अतिरिक्त बर्थों पर लागू दरें वसूल की जाएंगी । किसी पोत को अतिरिक्त बर्थ से बीओसी घाट में हटाने पर भी वही सिद्धांत लागू होगा ।
- (7) डेरा पोतों/बाजों पर प्रभार
 - (i) यदि कोई बड़ा पोत घाट के किनारे खड़ा किया जाता है, तब अन्य पोतों पर लागू के समान सभी प्रभार वसूल किए जाएंगे ।
 - (ii) यदि बड़ा पोत पत्तन सीमाओं के भीतर बाहरी लंगरगाह में लंगर डालता है, तब केवल पत्तन देयताएं वसूल की जाएंगी ।
 - (iii) पोत के भीतरी लंगरगाह में खड़ा किए जाने पर बर्थ किराया छोड़कर सभी लागू पोत-संबद्ध प्रभार वसूल किए जाएंगे ।
 - (iv) बाजों की टॉयिंग के लिए प्रभारों की वसूली प्रयोग किए गए क्राफ्ट के लिए निर्धारित दरों के अनुसार की जाएगी ।
- (8) मांग की गई सेवाओं को रद्द किए जाने पर न्यूनतम प्रभारों के रूप में एक दिन के बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाते हैं। इसमें बर्थिंग अनुसूची में संशोधन, बर्थिंग का रद्दकरण, ई-बुकिंग के लिए प्रणाली में कम्प्यूटर प्रसिद्धि में संशोधन इत्यादि शामिल हैं ।
- (9) पत्तन उपस्कर के खराब हो जाने अथवा ब्रिजहसी आपर्ति में बाधा होने अथवा पत्तन पर आरोप्य किसी अन्य कारण से पोत बर्थों में निरर्थक खड़े रहते हैं, तब कोई बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा ।

2.5. पूंजीगत निष्कर्षण के लिए विशेष दर

क्रम सं०	विवरण	निष्कर्षण के लिए विशेष दर
1.	बीओसी-III, बीओसी-IV बर्थों, कोयला जेट्टी-II, तेल जेट्टी और बर्थ संख्या VIII का प्रयोग करने वाले पोतों पर	लागू पत्तन देयताओं, पायलिटेंज और बर्थ किराया प्रभारों का 30%
2.	कंटेनर बर्थ (बर्थ सं० 7) का प्रयोग करने वाले पोतों पर	<ol style="list-style-type: none"> (i) लागू पत्तन देयताओं का 15% (ii) लागू पायलिटेंज का 15% (iii) लागू बर्थ किराया प्रभारों का 30%

2.6. नीम्हान लाइन्स को जल आपूर्ति के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर	
			राष्ट्रीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
1.	घाट पर पोलों को जल-आपूर्ति	प्रति 1000 लीटर या उसके भाग के लिए	न्यूनतम 1807.70 रुपए के सर्वाधीन 78.90	न्यूनतम 61.655 अमरीकी डॉलर के सर्वाधीन 3.0267
2.	जल बार्ज द्वारा जल आपूर्ति	- तदैव -	157.86	6.0534
3.	जल बार्ज के प्रयोग के लिए प्रभार	प्रति यात्रा	11005.55	422.0685
4.	जल बार्ज का आदेश दिए जाने पर ररकरण प्रभार परंतु सेवाएं आरंभ होने के समय के 6 घंटे के भीतर लिखित में रर न किया गया हो	प्रति बार्ज	730.80	28.025
5.	एक दिन अर्थात् 24 घंटे से अधिक की अवधि	प्रति 8 घंटे या उसके भाग के लिए	2477.20	95.00

टिप्पणियाँ :

- (1) जल बार्ज द्वारा जल की आपूर्ति के प्रभारों में सभी आकस्मिक प्रभार शामिल हैं, जोकि पतन द्वारा इस संबंध में व्यय करने पड़ सकते हैं।
- (2) वास्तव में आपूर्ति किए गए जल की मात्रा कुछ भी होते हुए, जल बार्ज द्वारा जल आपूर्ति के लिए प्रभार बार्ज की पूर्ण क्षमता पर वसूल किए जाएंगे।
- (3) उपर्युक्त क्रम सं० (3) में उल्लिखित प्रभारों के अलावा टग किराया और अन्य आकस्मिक प्रभार बार्ज के बाल में उसके लिए विनिर्दिष्ट दरों के अनुसार वसूल किए जाएंगे।

अनुसूची 2.7 - जंगरगाह शुल्क

अविवक्षित पतन सीमाओं के भीतर पतन जल सीमा में किसी पोत (जहाज या स्टीमर, नौप्रस्थान पोत, टण्ड, लांचों या अन्य जलयान) के रुकने के लिए निम्नलिखित प्रभार जंगरगाह शुल्क के रूप में वसूल किए जाएंगे :-

2.7.1. जंगरगाह प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	प्रति घंटा या उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी			
		अकेले या दुतरफा रुके हो कर किसी बर्थ/केटरी में स्थान ग्रहण किए बिना जंगरगाह बेसिन के भीतर किसी क्षेत्र में पोत के रुकने के लिए	दुतीकोरन पतन जल सीमा की अविवक्षित पतन सीमाओं के भीतर जंगरगाह बेसिन के बाहर किसी क्षेत्र में पोत के रुकने के लिए	राष्ट्रीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
1.	3,000 जीआरटी सहित तक	न्यूनतम 29.75 रुपए के सर्वाधीन 0.0151	न्यूनतम 1.14 अमरीकी डॉलर के सर्वाधीन 0.00058	न्यूनतम 12.00 रुपए के सर्वाधीन 0.0080	न्यूनतम 0.40 अमरीकी डॉलर के सर्वाधीन 0.00023
2.	3,001 से 10,000 जीआरटी तक	न्यूनतम 45.37 रुपए के सर्वाधीन 0.0099	न्यूनतम 1.74 अमरीकी डॉलर के सर्वाधीन 0.00038	न्यूनतम 18.25 रुपए के सर्वाधीन 0.0040	न्यूनतम 0.70 अमरीकी डॉलर के सर्वाधीन 0.00015
3.	10,001 से 15,000 जीआरटी	0.0130	0.00050	0.0052	0.00020
4.	15,001 से 20,000 जीआरटी	0.0161	0.00052	0.0065	0.00025
5.	20,001 से 25,000 जीआरटी	0.0219	0.00084	0.0085	0.00033
6.	25,001 से 30,000 जीआरटी	0.0240	0.00092	0.0096	0.00037
7.	30,001 जीआरटी से अधिक	0.0280	0.00100	0.0104	0.00040
8.	दुतरफा रुके होकर	किसी एक बर्थ पर अन्य पोत के साथ दुतरफा रुके पोत के संबंध में बर्थ किराया प्रभार उपर्युक्त अनुसूची में उल्लिखित जंगरगाह प्रभारों के आधा वसूल किए जाएंगे।			

2.7.2 अन्य पोतों के लिए लंगरगाह प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	प्रति घंटा या उसके भाग के लिए प्रति जीआरटी				
			अकेले या दुतरफा खड़े हो कर किसी बर्थ/जेट्टी में स्थान ग्रहण किए बिना बंदरगाह बेसिन के भीतर किसी क्षेत्र में पोत के रुकने के लिए	तृतीकोरन पत्तन न्यास की अधिसूचित पत्तन सीमाओं के भीतर बंदरगाह बेसिन के बाहर किसी क्षेत्र में पोत के रुकने के लिए	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
			तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
1.	ट्रक और बाजों जैसे गैर-वाणिज्यिक पोत	प्रति घंटा या उसके भाग के लिए प्रति पोत	3.78	6.30 रुपए	1.50	2.50 रुपए
2.	तृतीकोरन पत्तन न्यास के बंदरगाह क्राफ्ट भिद्यनों के अंतर्गत पंजीकृत क्राफ्ट	- तदैव -	0.18	0.30 रुपए	0.07	0.12 रुपए
3.	अन्य क्राफ्ट	- तदैव -	0.25	0.4 रुपए	0.10	0.17 रुपए
4.	(i) कार्गो के लदान अथवा उतराई के प्रकटन की प्रक्रिया के दौरान लैब पोतों के लिए प्रभार	प्रति घंटा या उसके भाग के लिए	3.75	0.1443	1.50	0.0577
	(ii) सुरक्षित एलोटिंग क्षेत्र में प्रतिप्रारत बाजों के लिए	- तदैव -	1.25	0.0479	0.50	0.0192
5.	तृतीकोरन पत्तन के क्षेत्र 'ख' में घाटों के किनारों पर आने वाले नौप्रस्थान पोतों और समुद्रगामी वाष्प पोतों पर बर्धिंग शुल्क					
	(i) लाइटर्स से भिन्न नौप्रस्थान पोत	प्रति यात्रा प्रति जीआरटी	0.20	0.0080	0.08	0.0032
	(ii) समुद्रगामी वाष्प पोत	प्रति घंटा या उसके भाग के लिए प्रति पोत	2.65	0.1018	1.05	0.0407
6.	मछलीमार पोत (ट्रॉलर/लीकाए)					
	(i) फिंगर जेट्टी पर	प्रति घंटा या उसके भाग के लिए प्रति पोत	3.10	0.1190	1.25	0.0476
	(ii) बीयोसी घाट और अतिरिक्त बर्थ पर	- तदैव -	4.85	0.1866	1.95	0.0746
7.	दुतरफा खड़े होना	किसी एक बर्थ पर अन्य पोत के साथ दुतरफा खड़े पोत के संबंध में बर्थ किराया प्रभार उपर्युक्त अनुसूची में उल्लिखित प्रभारों के आधा वसूल किए जाएंगे				

टिप्पणियाँ :

- (1) 12 घंटे से अधिक के लिए पोतों के रुकने पर लंगरगाह शुल्क लागेगा
- (ii) कार्गो के लदान/उतराई के लिए मालदीव से आने वाले/को जाने वाले पोतों के लिए 24 घंटे से अधिक रुकने हेतु लंगरगाह शुल्क लागेगा ।
- (iii) कार्गो के लदान/उतराई के लिए कोलम्बो से आने वाले/को जाने वाले पोतों के लिए 24 घंटे से अधिक रुकने हेतु और कटेनर पोतों के मामले में 12 घंटे के लिए लागू को छोड़कर, लंगरगाह शुल्क लागेगा ।
- (iv) अन्य पोतों के लिए
 - (क) पोत के आगमन के समय से 24 घंटे से अधिक के लिए लंगरगाह का प्रयोग करने वाले पोत और यदि यह 24 घंटे से अधिक है, तो यह बर्थों/जेट्टियों की अनुपलब्धता के कारण है ।
 - (ख) पत्तन में किन्हीं बर्थों/जेट्टियों में कार्गो का लदान/उतराई करने के बाद पोत पायलटिज कार्य पूरा होने पर पायलट के पोत से उतरने के बाद 24 घंटे से अधिक समय तक पत्तन समुद्र में नहीं रुकते हैं ।
 - (ग) मध्य धारा में पोतों/तरण अथवा बाजों द्वारा पत्तन में कार्गो का प्रकटन करने वाले पोत, जो उक्त प्रकटन कार्य के पूरा होने के 24 घंटे के भीतर पत्तन सीमाओं से बाहर समुद्र में चले जाते हैं ।

अध्याय - III
कार्गो-संबद्ध प्रभार

3.1. घाटशुल्क देवताओं की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	प्रभार की इकाई	रुपै (रुपय) **			
			क्षेत्र 'क'		क्षेत्र 'ख'	
			विदेशगामी	स्थाय	विदेशगामी	स्थाय
1.	पशु और पशु उत्पाद	प्रत्येक	87.00	34.20	28.00	18.80
2.	कपड़ा, कपड़ा, गरी, इमली के बीज					
	(क) कपड़ा गरी	1 मी०टन	30.00	18.00	24.00	14.40
	(ख) कपड़ा बाग	1 मी०टन	41.00	24.80	34.00	20.40
	(ग) इमली के बीज	1 मी०टन	28.00	16.80	14.00	8.40
3.	कोयला एवं कोक					
	(क) बोरो/बल्क में चारकोल	1 मी०टन	28.00	16.80	12.00	7.20
	(ख) औद्योगिक कोयला	1 मी०टन	27.00	16.20	16.20	9.70
	(ग) औद्योगिक कोयले और बल्क में कोक को छोड़कर कोयला	1 मी०टन	30.00	18.00	18.00	10.80
	(घ) कोयला जेदरी के माध्यम से कोयले और कोक का प्रहसन (तापीय कोयले को छोड़कर)	1 मी०टन	38.00	22.80	--	--
	(ङ) तापीय कोयला	1 मी०टन	38.00	38.00	--	--
4.	नारियल-छटा/बागे की चटाई	1 मी०टन	42.00	25.20	21.00	12.60
5.	निर्माण सामग्री					
	(क) नदी रेत, फ्लैट-चूरा, ईंटें, टाइल्स इत्यादि	1 मी०टन	18.00	10.80	12.00	7.20
	(ख) ग्रेनाइट और कोरल स्टोन	1 मी०टन	50.00	30.00	27.00	16.20
	(ग) सीमेंट	1 मी०टन	35.00	21.00	18.00	10.80
	(घ) खंगर	1 मी०टन	28.00	16.80	14.00	8.40
6.	कंटेनर					
	(क) 20 फुट लंबे कंटेनर (खाली)	प्रत्येक	85.00	51.00	--	--
	(ख) 20 फुट लंबे माल से भरे कंटेनर	प्रत्येक	425.00	255.00	--	--
	(ग) 20 फुट से अधिक लंबे कंटेनर (खाली)	प्रत्येक	128.00	76.80	--	--
	(घ) 20 फुट से अधिक लंबे माल से भरे कंटेनर	प्रत्येक	638.00	382.80	--	--
7.	कपास	1 घन मी०	35.00	21.00	18.00	10.80
8.	उर्वरक					
	(क) सल्फर और रॉक फॉस्फेट	1 मी०टन	33.00	19.80	15.00	9.00
	(ख) एमओपी, यूरिया, डीएपी, एसओपी और और अन्य तैयारशुद्धा उर्वरक	1 मी०टन	41.00	24.80	19.00	11.40
9.	खाद्यान्न और खाद्य उत्पाद					
	(क) ज्वार, गेहूँ और अन्य खाद्यान्न (कच्चे टुकड़े या अन्यथा)	1 मी०टन	42.00	25.20	19.00	11.40
	(ख) बोरो और बल्क में नमक	1 मी०टन	5.00	3.00	4.00	2.40
	(ग) बोरो और बल्क में चीनी मिली अथवा मसुब	1 मी०टन	42.00	25.20	32.00	19.20
	(घ) पशु-घारा/जानवर-घारा	1 मी०टन	12.00	7.20	6.00	3.60
	(ङ) मक्का	1 मी०टन	20.00	12.00	12.00	7.20
	(च) नारियल गरी	1 मी०टन	28.00	16.80	12.00	7.20
10.	सीढ़ एवं इन्वेंट सामग्री	1 मी०टन	35.00	21.00	18.00	10.80
11.	द्रव कार्गो					
	(क) बल्क में फार्मोसिक एसिड, मिथाइल क्लोराइड एवं द्रव अमोनिया	1 मी०टन	85.00	51.00	--	--
	(ख) ऐथिलिन-डाई-क्लोराइड	1 मी०टन	51.00	30.60	--	--
	(ग) सल्फ्यूरिक एसिड	1 मी०टन	50.00	30.00	--	--
	(घ) सीरा	1 मी०टन	41.00	24.80	--	--

	(अ) कार्टिक सोडा सज्जीदार पानी	1 मी०टन	39.00	23.40	--	--
	(आ) द्रव पेट्रोलियम गैस	1 मी०टन	118.00	70.80	--	--
	(इ) अतिनिर्दिष्ट अन्य द्रव कार्गो	1 मी०टन	90.00	54.00	--	--
12.	सैन्य सामान	1 मी०टन	57.00	34.20	--	--
13.	तेल					
	(क) ऑयल-नेफ्था	1 कि०ली०	70.00	70.00	--	--
	(ख) ऑयल फर्नेस	1 कि०ली०	65.00	65.00	--	--
	(ग) सुपर केरोसिन, डीजल, पेट्रोल	1 कि०ली०	46.00	46.00	--	--
	(घ) तेल-पशु या घनस्पति	1 घन मी०	46.00	27.60	12.00	7.20
	(ङ) तेल-खनिज, विनिर्दिष्ट को छोड़कर	1 कि०ली०	46.00	27.60	12.00	7.20
14.	अयस्क					
	(क)					
	(i) लौह-अयस्क एवं लौह पैलेट्स	1 मी०टन	19.00	19.00	12.00	12.00
	(ii) अन्य	1 मी०टन	19.00	11.40	12.00	7.20
	(ख) बल्क या बोरो में सैल्फाइड	1 मी०टन	28.00	16.80	12.00	7.20
	(ग) जिप्सम	1 मी०टन	7.00	4.20	4.00	2.40
	(घ) फेल्डस्पार, इलेमनाइट ग्रेत/रुटाइल गार्नेट	1 मी०टन	19.00	11.40	12.00	7.20
	(ङ) तांबा सान्द्रण	1 मी०टन	55.00	33.00	--	--
	(च) तांबा धनाग्र	1 मी०टन	55.00	33.00	--	--
	(छ) तांबा-धूर्ण	1 मी०टन	30.00	18.00	--	--
15.	टिंबर एवं संबद्ध उत्पाद	1 घन मी०	31.00	18.60	18.00	10.80
16.	अन्यथा विनिर्दिष्ट न की गई वस्तुएं	1 मी०टन	42.00	25.20	12.00	7.20
	बल्क में आयात/निर्यात					
17.	भारतीय पत्तनों के लिए मालसूची में घोषित और पत्तन में टैकर अथवा बल्क कैरियर से छोटे पोतों में पोतांतरण किए जाने वाले खाद्यान्नों के संबंध में घाट देयताएं	1 मी०टन	1.50	0.90	--	--
18.	एल्युमिनियम उत्पाद, अल्कोहल वाले उत्पाद, मछली, मछली उत्पाद, शुष्क मछली और मांस उत्पाद, सीपी वस्तुएं, सूती धागा और उत्पाद, साइकिल के कल-पुर्जे और दरिया, डिब्बाबंद भोजन	मूल्यानुसार	0.20%	0.12%	0.10%	0.06%
19.	मिर्च, देसी दवाएं, सेना पत्ते, पामिरा रेशा, व्यक्तिगत सामान, सन्नियां और किरयाना सामान, विभिन्न प्रकार के बहन और कल-पुर्जे	मूल्यानुसार	0.50%	0.30%	0.25%	0.15%
20.	काली मिर्च, इलायची	मूल्यानुसार	0.02%	0.01%	0.01%	0.006%
21.	चाय	मूल्यानुसार	0.15%	0.09%	0.08%	0.05%
22.	कॉफी	मूल्यानुसार	0.10%	0.06%	0.05%	0.03%
23.	अदरक, मशीनी कल-पुर्जे, अनुसूची में अन्यथा विनिर्दिष्ट न की गई वस्तुएं-आयात/निर्यात	मूल्यानुसार	0.30%	0.18%	0.15%	0.09%

टिप्पणियाँ :

- (1) बल्क कार्गो पर घाट शुल्क प्रभार पोत के घोषित टनभार पर वसूल किए जाएंगे। निर्यात बल्क कार्गो के मामले में घाटशुल्क इजीएम में घोषित के अनुसार अथवा समग्र प्राप्त मात्रा के अनुसार, जो भी अधिक हो, वसूल किया जा सकता है, चाहे इजीएम मात्रा प्राप्त मात्रा से कम घोषित की गई हो। आयात कार्गो के मामले में, घाटशुल्क आइजीएम में घोषित के अनुसार अथवा सुपुर्द की गई समग्र मात्रा, जो भी अधिक हो, के अनुसार वसूल किया जा सकता है।
- (2) 'मूल्यानुसार' घाट शुल्क आयात के मामले में सीआईएफ मूल्य पर, निर्यात के मामले में एफओबी मूल्य पर और तटीय कार्गो के मामले में तटीय वस्तुओं के बिल में उल्लिखित मूल्य पर परिकलित किया जाएगा। घाट शुल्क प्रयोजनों के लिए कार्गो की कीमत के मूल्यांकन हेतु प्रवेश का सीमा शुल्क बिल/नौवहन बिल/तटीय वस्तुओं का बिल मुख्य दस्तावेज होंगे और जब यह उपलब्ध नहीं है, तब कीमत का निर्धारण लदान के बिल/बीजक इत्यादि के आधार पर किया जाएगा।
- (3) पोतलदान हेतु उक्त पत्तन के पारगमन क्षेत्र में प्राप्त सभी कार्गो पर घाट शुल्क देय होगा। एक बार शट-आऊट किए गए कार्गो के पत्तन में पोतलदान के लिए स्वीकार किए जाने पर भी घाट शुल्क लगेगा, चाहे पूर्ववर्ती अवसर पर भी घाट शुल्क वसूल किया गया हो।

(4) पोतखर्च

- (i) लदान के बिल के अनुसार तृतीकोरन से निम्न अन्य पतन को परेषित वस्तुओं को यदि पोतांतरण हेतु तृतीकोरन में उतारा जाता है तो उन्हें पतन के सुरक्षा क्षेत्र में बने रहने के समय तक पोतांतरण कार्गो माना जाएगा और उन पर उत्तराई पर एकल घाट-शुल्क का भुगतान करना होगा।
- (ii) पतन बेसिन के बाहर एक जहाज से दूसरे जहाज में (अदला-बदली) कार्गो के पोतांतरण के लिए घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा। लेकिन, भारतीय पतनों के लिए घोषित खाद्यान्नों को छोड़ कर, दरों के मान में घोषित दरों के अनुसार दोनों पोत पतन देयताओं और प्रवत अन्य सेवाओं के प्रभारों के 25% का भुगतान करेंगे।
- (iii) उत्तराई स्थल का प्रयोग किए बिना बंदगाह बेसिन के भीतर पोत से पोत तक कार्गो के पोतांतरण के संबंध में पोत यथा लागू पतन देयताओं और अन्य प्रभारों का संपूर्ण भुगतान करेंगे और एकल घाट-शुल्क प्रभारों के 50% का भुगतान करेंगे।
- (iv) यदि पोतांतरण कार्गो पतन सुरक्षा क्षेत्र से बाहर चला जाता है और उसके बाद पतन सुरक्षा क्षेत्र में पोत में लदान हेतु आता है, तब उसे पोतांतरण कार्गो नहीं माना जाएगा और पोत में लदान हेतु पुनः घाट शुल्क का भुगतान करना होगा।

- (5) किसी कार्गो के पोत में लदान किए जाने और विभिन्न कारणों से बाद में उतारे जाने के मामले में कोई घाट शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा, यदि वह कार्गो पतन परिसर को छोड़े बिना उसी पोत में पुनः लादा जाता है। तथापि, यदि कार्गो किसी अन्य पोत में पुनः लादा जाता है, तब घाट शुल्क दोबारा वसूल किया जाएगा।

(6) संकटग्रस्त पोत से वस्तुओं पर घाट शुल्क :-

मद संख्या	घाट शुल्क के प्रयोजनार्थ वर्गीकरण	भुगतान योग्य देयता
(i)	संकटग्रस्त पोत से उतारा गया अन्य पतनों का कार्गो	अनुसूची 3.1 में निर्धारित के अनुसार घाट शुल्क दर वसूल की जाएगी
(ii)	तृतीकोरन में जिस कार्गो ने निर्यात घाट शुल्क का भुगतान किया है, लेकिन गंतव्य तक नहीं ले जाया गया है	उत्तराई के समय अथवा पुनः पोत लदान के समय टीपीटी परिसर से हटाए जाने पर कोई घाट शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा
(iii)	टीपीटी परिसर को छोड़े बिना अन्य पतनों के कार्गो का पुनः पोत लदान	पोत लदान के समय कोई घाट शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा

- (7) विविध किस्म की वस्तुओं वाले पैकेजों पर प्रभार अलग-अलग कार्गो मदों पर लागू दरों के अनुसार वसूल किए जाएंगे।

- (8) खतरनाक कार्गो अर्थात् अंतरराष्ट्रीय समुद्री खतरनाक माल कोड (आईएमडीजी) में विनिर्दिष्ट कार्गो, जिसे 'अन्यथा विनिर्दिष्ट न की गई वस्तुएं' के रूप में वर्गीकृत किया गया हो, के मामले में सामान्य देयताओं के अलावा 100% घाट शुल्क वसूल किया जाएगा। उपर्युक्त नियम खतरनाक कार्गो की बुलाई करने वाले एफसीएल और एससीएल कंटेनरों पर भी लागू होगा।

- (9) वस्तुओं की निम्नलिखित श्रेणियों को घाट शुल्क प्रभारों से छूट प्राप्त होगी :-

- (i) वास्तविक उपभोग्य/गैर-उपभोग्य जहाज मंडार।
- (ii) यात्रियों और नाविकों का वास्तविक सामान और उनके साथ आने वाला व्यक्तिगत सामान।
- (iii) गीले अथवा फटे हुए बोřों के स्थान पर बल्क मात्रा में कार्गो की उत्तराई अथवा लदान को सुविधाजनक बनाने के लिए जहाज को भेजे जाने वाले बोरे और सुतलियां।
- (iv) टीपीटी को अथवा उसके द्वारा परेषित वस्तुएं।
- (v) साक धोले।

- (10) उपर्युक्त अनुसूची 3.1 में क्रम सं० 6 (ख) और 6 (घ) में एफसीएल कंटेनर में कार्गो के लिए निर्धारित बॉक्स दर एक इकाई भार के रूप में टीपीटी में अंदर आने वाले और बाहर जाने वाले एससीएल (कंटेनर भार से कम) कंटेनर के मामले में भी लागू होगी।

- (11) पोत लदान की जाने वाली सभी वस्तुएं निर्यात आवेदन पर मूल्यांकित की जाएंगी। इसी प्रकार, तृतीकोरन पतन सीमा के भीतर उतारी जाने वाली सभी वस्तुएं आयात आवेदन के आधार पर मूल्यांकित की जाएंगी।

- (12) घाट शुल्क का परिकलन माल की प्रत्येक मद के टनभार पर परिकलित किया जाएगा। इस प्रयोजनार्थ सकल टनभार और यदि परिस्थितिवश आवश्यक हो संबंधित वीजक अथवा अन्य गैरइन्हन दस्तावेज में विनिर्दिष्ट के अनुसार प्रत्येक पैकेज की निवल इकाई को माना जाएगा, जोकि पतन प्राधिकारियों के जांच-परीक्षण के शर्ताधीन होगा। इन दस्तावेजों अथवा एकल इकाइयों के विनिर्दिष्ट न होने पर जांच-परीक्षण द्वारा आकलित वास्तविक इकाइयों को सकल इकाइयों के रूप में माना जाएगा।

- (13) घाट शुल्क अनुसूची में किसी कार्गो का 'अविनिविष्ट श्रेणी' में वर्गीकरण करने से पहले संबंधित सीमा शुल्क वर्गीकरण का यह पता लगाने के लिए अवलोकन किया जाएगा कि क्या कार्गो का इन अनुसूचियों में उल्लिखित किन्हीं विशिष्ट श्रेणियों के अंतर्गत वर्गीकरण किया जा सकता है।

3.2. विलंब शुल्क प्रभारों की अनुसूची

3.2.1. निःशुल्क अवधि

क्रम सं०	विवरण	आयात	निर्यात
1.	कच्चा काजू (आयात) और गेहूँ (निर्यात) को छोड़कर सामान्य कार्गो	3 दिन	10 दिन
2.	कच्चा काजू (आयात)	5 दिन	-
3.	गेहूँ (निर्यात)	-	15 दिन
4.	बचाव की गई वस्तुएं (आयात)	3 दिन	3 दिन

टिप्पणियाँ :

- (1) निःशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजनार्थ सीमा शुल्क अपकार तथा पतन के गैर-कार्यचालन दिवसों को शामिल नहीं किया जाएगा।
- (2) (i) आयातों के लिए निःशुल्क अवधि का परिकलन पोत से जेट्टियों, बंदे अथवा घाटों पर वस्तुओं की पूर्ण उतराई की तारीख के बाद से किया जाएगा।
- (ii) जब वस्तुएं पोत से लाइटर्स, बार्जों अथवा अन्य फ्लोटिंग क्रफ्टों में उतार ली जाती हैं, तब वस्तुओं की लाइटर्स, बार्जों अथवा अन्य फ्लोटिंग क्रफ्टों से जेट्टियों, बंदे अथवा घाटों पर पूर्ण उतराई की तारीख से तीन कार्यदिवस परिकलित किए जाएंगे।
- (iii) बचाव की गई वस्तुओं के मामले में निःशुल्क दिवस मलबा प्रापक (रिसीवर) द्वारा तमिलनाडु राज्य के सरकारी राजपत्र में बचाव की अधिसूचना की तारीख के बाद वाले दिन से गिने जाएंगे।
- (3) (i) बचाव की गई वस्तुओं को छोड़कर सभी निर्यातों के लिए निःशुल्क अवधि क्षेत्र 'क' और क्षेत्र 'ख' में पारगमन क्षेत्र में वस्तुओं की आपूर्ति की वास्तविक तारीख से आरंभ होगी।
- (ii) बचाव की गई वस्तुओं (निर्यात) के मामले में निःशुल्क अवधि, उस तारीख से आरंभ होगी जब वस्तुएं वास्तव में बचाव की गई से लेकर पोत द्वारा लदान आरंभ करने की तारीख तक की होगी।
- (4) पोतान्तरण कार्गो
निर्यात कार्गो के अनुसूक्त अधिकतम अवधि अनुमत्य होगी और उसके बाद विलंब शुल्क प्रभार निर्यात कार्गो के लिए निर्धारित के अनुसार वसूल किए जाएंगे।
- (5) किसी एक पोत द्वारा शट-आउट की गई और बाद में किसी अन्य पोत द्वारा पोत लदान की गई वस्तुओं के मामले में सीमा शुल्क अपकारों और पतन के गैर-कार्यचालन दिवसों को छोड़कर 21 दिन तक निःशुल्क अवधि गिनी जाएगी और उसके बाद वस्तुओं का पोत लदान किए जाने तक विलंब शुल्क प्रभार देय होंगे।

3.2.2. विलंब शुल्क प्रभारों की अनुसूची

क्रम सं०	विवरण	इकाई	क्षेत्र 'क' के लिए	
			आयात (रुपए)	निर्यात (रुपए)
1.	पहले छह दिन के लिए	प्रति दिन प्रति घाट शुल्क इकाई	1.85	1.20
2.	अगले छह दिन के लिए	- तदैव -	3.00	2.35
3.	उसके बाद	- तदैव -	5.85	4.70

टिप्पणी :

- (i) क्षेत्र 'ख' के लिए उपर्युक्त दरों का 50% लागू होगा।
- (ii) आयात के संबंध में घाट क्षेत्र में कार्गो के खुले भंडारण के लिए उपर्युक्त निर्धारित दरों का 75% वसूल किया जाएगा।

विनियमन :

- (1) (i) पारगमन क्षेत्र कार्गो के भंडारण हेतु भांडागार और खुले क्षेत्र को छोड़कर सुरक्षित क्षेत्र के भीतर होगा।
- (ii) आपात स्थिति में, यदि आयात/निर्यात कार्गो के लिए पारगमन स्थल की आवश्यकता होती है और पारगमन रोड भरे हुए/पारगमन रोडों में स्थान की कमी होती है, तब संकुलन के दौरान कुछ भांडागारों को 'पारगमन क्षेत्र' घोषित किया जा सकता है और उस अवधि के दौरान सभी परेवण पारगमन रातों पर भंडारण के लिए पात्र होंगे। यह व्यवस्थाएं अध्यक्ष द्वारा प्रत्येक मामले के आधार पर अनुमोदित की जाएंगी।
- (2) पतन परिसर में कोई भी निर्यात कार्गो पतन के प्राधिकृत अधिकारी से लिखित में अनुमति के बिना स्वीकार नहीं किया जाएगा। सामान्यतः, किसी पोत के लिए निर्यात कार्गो को पोत के निर्यातों के लिए खोलने के बाद ही स्वीकार किया जाएगा।
- (3) विलंब शुल्क प्रमारों का परिकलन करते समय वही इकाई अपनाई जाएगी जोकि घाट शुल्क की वसूली के लिए निर्धारित की गई है। जहां पर घाट शुल्क 'प्रति इकाई' अथवा 'मैट्रानुसार' आधार पर निर्धारित किया गया है, वहां पर विलंब शुल्क का परिकलन 'एक टन' भार के आधार पर किया जाएगा।
- (4) न्यूनतम प्रभार एक टन/एक घन मीटर के लिए वसूल किया जाएगा।
- (5) विलंब शुल्क तोस सेतु द्वारा निर्धारित वास्तविक वजन और अथवा रेलवे प्राधिकारियों द्वारा कार्गो कुलाई के लिए जारी-रेलवे रसीद के आधार पर एकत्र किया जाएगा।
- (6) दावा न की गई वस्तुओं पर विलंब शुल्क वस्तुओं की उतराई की तारीख से दो महीने तक स्टीमर एजेंटों अथवा जहाज के मास्टर से वसूल किए जा सकते हैं, यदि उनकी पोत से संपूर्ण उतराई की तारीख से दो महीने के भीतर निकासी नहीं की जाती है, जिससे उन्हें उतारा गया था।
- (7) जब विलंबशुल्क प्रभार एक बार लगने शुरू हो जाते हैं, तब रविवारों और पतन के गैर-प्रचालन दिवसों के लिए कोई छूट नहीं दी जाती।
- (8) वस्तुओं की सुपूर्दगी

जब तक विलंब शुल्क प्रमारों सहित वस्तुओं पर वसूली योग्य सभी देयताओं का भुगतान नहीं कर दिया जाता, तब तक वस्तुएं स्वामी अथवा परेवर्षी को सुपूर्द नहीं की जाएंगी।

(9) माल का संकुलन

यदि किसी समय टीपीटी को पारगमन रोडों अथवा पारगमन क्षेत्र में गंभीर संकुलन की आशंका महसूस होती है, जिससे पतन के माध्यम से माल की शीघ्र कुलाई पर प्रभाव पड़ता हो, तब वह किसी विशेष माल के स्वामियों अथवा परेवर्षियों को विभिन्न अवधि के भीतर पतन परिसर से ऐसे माल को हटाने का निर्देश दे सकता है। यदि तब अवधि के भीतर माल नहीं हटाया जाता है, तब टीपीटी उन्हें स्वयं हटा सकता है और स्वामियों अथवा परेवर्षियों के स्वयं के खोखिम और खर्च पर पुनः ढेर लगा सकेगा। इस प्रकार हटाए गए माल पर घाट शुल्क के 100% दर पर विलंब शुल्क और पतन द्वारा व्यय किए गए वास्तविक प्रहस्तन प्रमारों की वसूली की जाएगी।

(10) सीमा शुल्क द्वारा रोकी गई वस्तुएं

यह अवधि, जिसके दौरान वस्तुएं भूल्यांकन की सामान्य प्रक्रिया को छोड़कर विरलेवर्षात्मक परीक्षण अथवा तकनीकी परीक्षणों के प्रयोजनार्थ सीमा शुल्क द्वारा रोकी जाती हैं और निर्यातक की ओर से कोई बूक अथवा लापरवाही न होने को सीमा शुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित किया जाता है, तब विलंब शुल्क प्रभार निम्नानुसार वसूल किए जाएंगे:-

पहले 45 दिन	निःशुल्क
45 दिन से 60 दिन	वास्तविक विलंब शुल्क प्रभार का 25%
61 दिन से 90 दिन	वास्तविक विलंब शुल्क प्रभार का 50%
90 दिन से अधिक	वास्तविक विलंब शुल्क प्रभार का 100%

पूर्ण दर पर वास्तविक विलंब शुल्क प्रमारों का आकलन 45 दिनों के बाद उपयुक्त स्लेब पर दरों के माल के अनुसार किया जाएगा और वसूली योग्य पूर्ण विलंब शुल्क प्रमारों पर उपयुक्त रियायती दर लागू की जाएगी।

पहले 45 दिन निम्नानुसार माने जाएंगे :-

- (i) निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद पहले 45 दिन, अगर कार्गो सीमा-शुल्क द्वारा निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के पहले रोका जाता है; और
- (ii) रोकने की तारीख से पहले 45 दिन, अगर कार्गो विलंब शुल्क प्रभार लगने के बाद सीमा-शुल्क द्वारा रोका जाता है।

उपयुक्त रियायत प्राप्त करने के लिए वस्तुएं रोकने का प्रमाण-पत्र वस्तुओं की निकासी की तारीख से छह महीने की अवधि के भीतर प्रस्तुत किया जाएगा।

टिप्पणी :

- (i) उपर्युक्त समय-सीमा में सभी अपकारा दिवस शामिल होंगे ।
- (ii) दीधी चटनाओं अथवा मासिक निःस्रवण से बाहर की असाधारण परिस्थितियों के मामले में समय-सीमा में छूट दी जा सकती है ।
- (11) वीओसी बर्थ में कार्गो का पुनः ढेर लगाने के लिए, जहां पर रेल से बुलाई के लिए उतराई स्थल उपलब्ध है, विलंब शुल्क की अनुसूची के अनुसार लागू पर वस्तुली योग्य है ।
- (12) आयात और निर्यात कार्गो, दोनों पर उस अवधि के लिए विलंब शुल्क प्रभार अर्जित नहीं होंगे, जब टीपीटी प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर कार्गो की सुपुर्दगी/पोत लदान करने की स्थिति में नहीं है ।
- (13) यदि प्रचालनात्मक क्षेत्र प्रयोक्ताओं को किराया शर्तों पर लाइसेंस पर दिया गया है, तो वहां पर भंडार किए गए कार्गो पर विलंब शुल्क प्रभार पुनः प्रसूत नहीं किए जाएंगे ।

3.3. लाइसेंस (भंडारण) शुल्क

क्रम सं०	विवरण	इकाई	क्षेत्र 'क' के लिए दरें (रुपये)
1.	आवगति क्षेत्र		
	(i) प्रथम दो सप्ताह के लिए	प्रति सप्ताह अथवा उसके भाग के लिए प्रति 10 वर्गमीटर	155.00
	(ii) तीसरे और चौथे सप्ताह के लिए	- तदैव -	310.00
	(iii) पांचवें और छठे सप्ताह के लिए	- तदैव -	465.00
	(iv) उसके बाद प्रत्येक अनुवर्ती सप्ताह के लिए	- तदैव -	542.50
2.	खुला स्थान		
	(i) पत्तन की सुरक्षा दीवार के बाहर		
	प्रति माह अथवा उसका भाग	प्रति वर्ग मीटर	6.40
	प्रति सप्ताह अथवा उसका भाग	- तदैव -	1.60
	(ii) पत्तन की सुरक्षा दीवार के भीतर		
	प्रति माह अथवा उसका भाग	- तदैव -	8.00
	प्रति सप्ताह अथवा उसका भाग	- तदैव -	2.00
	(iii) एमपी रोड और भांडागारों के बरामदे	प्रतिमाह अथवा उसके भाग के लिए प्रति वर्ग मीटर	45.00
	(iv) सुरक्षा दीवार के बाहर कंटेनरों का भंडारण (किराये पर लिया जाने वाला भंडारण क्षेत्र 2000 वर्गमीटर से कम नहीं होगा)	- तदैव -	4.50

क्षेत्र 'ख' के लिए उपर्युक्त निर्धारित दरों का 50% लागू होगा ।

टिप्पणीया :

- (1) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 49 की उपधारा (1) के खंड (ग) में विनिर्दिष्ट किसी भूमि अथवा किसी रोड में किसी वस्तु का भंडार नहीं किया जाएगा और टीपीटी अथवा इसके प्राधिकृत अधिकारी द्वारा ऐसे प्रयोजन के लिए जारी लाइसेंस को छोड़कर इस प्रकार की भूमि अथवा रोड का प्रयोग नहीं किया जाएगा ।
- (2) टीपीटी द्वारा जारी लाइसेंस उसमें विनिर्दिष्ट अवधि के लिए लागू रहेगा ।
- (3) लाइसेंस (भंडारण) शुल्क लाइसेंस में उल्लिखित तरीके में देय होगा और उसके अनुसार दरों का भुगतान करने में असफल रहने पर भुगतान न की गई देय राशि पर अध्याय (1) में 1.2. सामान्य निबंधनों एवं शर्तों में बिन्दु सं० (vi)(ख) में उल्लिखित के अनुसार दंडात्मक प्रयोजन लगेगा । यदि किसी कारणवश पेनल्टी सहित देय बकाया राशि का इसके देय 7 दिन के भीतर भुगतान नहीं किया जाता है तो टीपीटी के प्राधिकृत अधिकारी के पास लाइसेंस रद्द करने का अधिकार होगा और उसके अंतर्गत अधिष्ठित भूमि अथवा रोड पर कब्जा कर लेगा तथा भूमि अथवा ऐसे रोड के रक्षक अथवा कब्जे के मामले में लाइसेंसधारक किसी भी प्रकार से किए गए सुधार, यदि उसके द्वारा किया गया हो, को हटाने अथवा ले जाने अथवा किसी प्रकार की क्षतिपूर्ति का दावा करने का अधिकार नहीं होगा ।
- (4) लाइसेंस के अंतर्गत भूमि अथवा रोड में भंडार की गई वस्तुएं लाइसेंसधारक के जोखिम पर रहेंगी और तृतीयपक्ष पत्तन न्यास अथवा इसका कोई अधिकारी किसी प्रकार की कोई उद्वाङ्गिरी, चोरी, क्षति अथवा किसी प्रकार की हानि के लिए किसी भी तरह उत्तरदायी नहीं होगा ।
- (5) लाइसेंसधारक को लाइसेंस में शामिल भूमि अथवा रोड अथवा उसके किसी हिस्से को शिकमी पर देने के लिए अनुमति प्राप्त नहीं होगी । इस शर्त का कोई भी उल्लंघन करने पर लाइसेंस रद्द किया जा सकता है ।

- (6) यदि लाइसेंस में शामिल न किए गए क्षेत्रों में वस्तुएं भंडार की जाती हैं, तब भंडारण की तारीख से ऐसे भंडारण को नियंत्रित किए जाने अथवा वस्तुओं को हटाने तक की अवधि के लिए लाइसेंसधारक से निर्धारित दर का योगुता प्रमाण वसूल किए जाएंगे।
- (7) जारी लाइसेंस का कोई भी नवीकरण उसके संकल में आवेदन करने पर ही किया जाएगा। लाइसेंस की अवधि एक वर्ष अथवा एक वर्ष से कम के मामले में लाइसेंस समाप्त होने की तारीख से कम से कम 7 दिन पहले और अन्य लाइसेंसों के मामले में लाइसेंस के समाप्त होने की तारीख से कम से कम 30 दिन पहले नवीकरण के लिए आवेदन किया जाएगा। बशर्ते कि लाइसेंस की समाप्ति की तारीख से पहले नवीकरण हेतु आवेदन पर कोई आदेश पारित न किए जाने की स्थिति में यह लाइसेंस उसमें उल्लिखित निबंधनों एवं शर्तों पर वैध जारी रहेगा, जब तक कि नवीकरण के लिए आवेदन पर आदेश पारित नहीं किए जाते।
- (8) कार्गो का पोत लदान/उतारई पूरा होने की तारीख के एक दिन बाद तक पत्तन में पड़े रहने वाले और कार्गो का निर्यात/आयात होने पर कोरे/पेलेट जैसी सोच बची पैकिंग सामग्रियों के लिए लाइसेंस (भंडारण) शुल्क/विलंब शुल्क प्रमाण देय होंगे।

अध्याय - IV कंटेनर-संबद्ध प्रमाण

4.1. रिफर कंटेनर को निरोप सेवाओं के लिए प्रमाण

क्रम सं०	विवरण	प्रति 4 चंटे उसके अथवा उसके भाग के लिए प्रति कनेक्शन दर		
		20 फुट तक लंबे तक (रुपए)	20 फुट से अधिक लेकिन 40 फुट तक लंबे (रुपए)	40 फुट से अधिक लंबे (रुपए)
1.	खपत की गई बिजली और रीफर कंटेनरों की मॉनीटरिंग के प्रभावों सहित पत्तन द्वारा प्रदान की गई बिजली और अन्य स्थापनाओं के लिए प्रमाण	108.00	159.00	212.00

4.2. वार्षिक उपकरणों का प्रयोग करके कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रमाण

क्रम सं०	विवरण	प्रति प्रवासन प्रति कंटेनर दर (रुपए)	
		विदेशगामी	तटीय
1.	20 फुट तक लंबे भरे हुए कंटेनर	443.00	285.80
2.	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबे भरे हुए कंटेनर	684.50	398.70
3.	40 फुट से अधिक लंबे भरे हुए कंटेनर	888.00	531.60
4.	20 फुट तक लंबे खाली कंटेनर	153.00	91.80
5.	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबे खाली कंटेनर	228.50	137.70
6.	40 फुट से अधिक लंबे खाली कंटेनर	308.00	183.80
7.	रेलवे प्लेट से आईसीडी कंटेनरों के प्रहस्तन और ट्रेलर से बर्थ में रखने तथा बर्थ से ट्रेलर में रखने के लिए (प्रत्येक प्रचालन के लिए)		
	(i) 20 फुट तक लंबे भरे हुए कंटेनर	224.00	134.40
	(ii) 20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबे भरे हुए कंटेनर	338.00	201.80
	(iii) 40 फुट से अधिक लंबे भरे हुए कंटेनर	448.00	268.80
	(iv) 20 फुट तक लंबे खाली कंटेनर	77.00	48.20
	(v) 20 फुट से अधिक और 40 फुट तक लंबे खाली कंटेनर	115.50	69.30
	(vi) 40 फुट से अधिक लंबे खाली कंटेनर	154.00	92.40

टिप्पणियाँ :

- (1) उपर्युक्त निर्धारित प्रमाण प्रत्येक आवेदक द्वारा मांग की गई और पत्तन द्वारा आपूर्ति की गई प्रति केन देय है।
- (2) खतरनाक कंटेनरों के मामले में प्रहस्तन प्रभावों पर 25% की सीमा तक प्रीमियम वसूल किया जाएगा।
- (3) पोतांतरण कंटेनर के लिए प्रहस्तन प्रमाण एकल प्रचालन अर्थात् लदान अथवा उतारई के लिए सामान्य कंटेनर हेतु निर्धारित प्रभावों के 150% तक सीमित होगा। तटीय पोतांतरण कंटेनरों के मामले में प्रहस्तन प्रभावों में रियायत का प्रकलन लदान अथवा उतारई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रचालन हेतु तटीय कंटेनर के लिए लागू प्रहस्तन प्रभावों के संदर्भ में किया जाएगा।

- (4) किसी तटीय यात्रा अथवा शिपमन: यात्रा पर किसी भारतीय पत्तन में अनुवर्ती पोतांतरण के लिए किसी विदेशी पत्तन से टीपीटी में उतारे गए कंटेनर पर विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभार का 50% और तटीय क्षेत्रों के लिए निर्धारित 50% वसूल किया जाएगा।

4.3. खाली एवं भरे हुए कंटेनरों पर भंडारण किराए की अनुसूची

क्रम सं०	अधिमोग की अवधि	प्रति दिन या उसके भाग के लिए प्रति कंटेनर			उपरोक्त भाग		
		विदेशगामी पोत			तटीय पोत		
1.	सुरक्षा दीवार के भीतर	20 फुट तक लंबे (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अधिक लेकिन 40 फुट तक लंबे (अमरीकी डॉलर)	40 फुट से अधिक लंबे (अमरीकी डॉलर)	20 फुट तक लंबे (रुपये)	20 फुट से अधिक लेकिन 40 फुट तक लंबे (रुपये)	40 फुट से अधिक लंबे (रुपये)
(i)	आयात एवं निर्यात कंटेनर						
(क)	प्रथम 5 दिन के लिए	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ख)	छठे से 15वें दिन तक	0.75	1.50	2.25	32.60	65.20	97.80
(ग)	16वें से 22वें दिन तक	3.00	6.00	9.00	130.40	260.75	391.15
(घ)	उसके बाद	5.80	11.60	17.40	252.00	504.15	756.20
(ii)	पोतांतरण कंटेनरों के लिए						
(क)	प्रथम 15 दिन के लिए (अवतरण की तारीख सहित)	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
(ख)	16वें से 30वें दिन तक	4.00	8.00	12.00	173.20	346.40	519.60
(ग)	उसके बाद	6.00	12.00	18.00	260.75	521.50	782.30
2.	सुरक्षा दीवार के बाहर						
	मार्शलिंग/चार्ज और अध्वर किसी अन्य क्षेत्र में ढेर लगाए गए (ढेर लगाने की तारीख से)	0.75	1.50	2.25	32.60	65.20	97.80

टिप्पणियाँ :

- (1) निःशुल्क दिवसों की अवधि पीएसए सिकार की निःशुल्क अवधि के साथ क्रमानुसार न होकर दलिते रहने के लिए है।
- (2) खतरनाक कंटेनरों के मामले में भंडारण प्रभारों पर 25% की सीमा तक प्रीमियम वसूल किया जाएगा।
- (3) आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क रुकने का समय (भंडारण) कंटेनरों के अवतरण के दिन के बाद वाले दिन से आरंभ होगा। निःशुल्क अवधि समाप्त होने पर भंडारण किराया संपूर्णता के समय तक के लिए वसूल किया जाएगा।

निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के लमिनल में प्रवेश के समय से आरंभ होगी। निःशुल्क भंडारण अवधि के समाप्त होने पर भंडारण किराया कंटेनर के चार्ज छोड़ने के समय तक के लिए परिकल्पित किया जाएगा। प्रभार 24 घंटे के आधार पर परिकल्पित किए जाएंगे।

(4) भरे हुए और खाली कंटेनरों का पोतांतरण/पुनः निर्यात

- (i) निःशुल्क भंडारण किराया अवधि पहले जहाज के माल उतराई के पूरा होने के समय से कम से लेकर दूसरे जहाज के अर्थ। के समय तक से लेकर आरंभ होगी। यदि भंडारण अवधि निःशुल्क अवधि से अधिक हो जाती है, तो भंडारण किराया लिफ्ट-आर्म के समय तक की निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद परिकल्पित किया जाएगा। प्रभार 24 घंटे के आधार पर परिकल्पित किए जाएंगे।
- (ii) कंटेनरों के मामले में पोतांतरण का दर्जा केवल भरे हुए कंटेनरों को ही दिया जाएगा। एक कंटेनर से संबंधित खाली कंटेनर, यदि तृतीयक्रेन में उतारे जाते हैं, तो उसे पोतांतरण नहीं माना जाएगा। सुरक्षा द्वार के भीतर खाली किए जाने वाले कंटेनरों को भी पोतांतरण कंटेनर नहीं माना जाएगा।
- (iii) भरे हुए कंटेनर को दी गई पोतांतरण रियायत वापस ले ली जाएगी, यदि भरा हुआ कंटेनर पारगमन क्षेत्र से बाहर चला जाता है।

4.4. कंटेनरबंद कार्गो के लिए विलंब शुल्क प्रभाव

4.4.1. कंटेनरबंद आयात कार्गो

क्रम सं०	विवरण	इकाई	दर प्रति दिन (रुपए)
1.	प्रथम 3 दिन	प्रति टन या उसका भाग	निःशुल्क
2.	अगले 6 दिन या उसके भाग के लिए	- तदैव -	1.85
3.	अगले 6 दिन या उसके भाग के लिए	- तदैव -	3.20
4.	उसके बाद प्रत्येक 6 दिन या उसके भाग के लिए	- तदैव -	6.35

4.4.2. कंटेनरबंद निर्यात कार्गो

क्रम सं०	विवरण	इकाई	दर प्रति दिन (रुपए)
1.	प्रथम 15 दिन	प्रति टन या उसका भाग	निःशुल्क
2.	अगले 6 दिन या उसके भाग के लिए	- तदैव -	1.20
3.	अगले 6 दिन या उसके भाग के लिए	- तदैव -	2.35
4.	उसके बाद प्रत्येक 6 दिन या उसके भाग के लिए	- तदैव -	4.70

टिप्पणियाँ :

- (1) निःशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजनार्थ सीमा-शुल्क अवकाश और पतन के गैर-प्रचालन दिवस शामिल नहीं होंगे।
- (2) कंटेनर से हटाया गया नष्ट हुआ कार्गो और पारगमन क्षेत्र में डेर लगा कर रखे गए कंटेनर, उक्त प्रयोजनार्थ पट्टे पर आवंटित स्थान को छोड़ कर कंटेनर में भरे जाने वाले कार्गो पर नीचे उल्लिखित अन्य कार्गो पर लागू विलंब शुल्क के लिए उत्तरदायी होगा :-
 - (i) कंटेनरबंद आयात कार्गो:-
विलंब शुल्क के प्रयोजनार्थ कंटेनर से छोड़े गए ऐसे आयात कार्गो के लिए ऐसे निःशुल्क दिवस कंटेनर से आयात कार्गो छोड़े जाने की तारीख के बाद की तारीख से गिने जाएंगे।
 - (ii) कंटेनरबंद निर्यात कार्गो :-
विलंब शुल्क के प्रयोजनार्थ ऐसे निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क दिवस उस तारीख से गिने जाएंगे, जिस तारीख को कार्गो पारगमन क्षेत्र में प्राप्त किया गया है और वसूली योग्य विलंब शुल्क, यदि कोई है, ऐसे कार्गो के कंटेनरों में भरे जाने तक निःशुल्क दिवसों के पूरा होने के बाद वाले दिन से परिकलित किया जाएगा।
- (3) परित्याग किए गए कंटेनरों/पोतवणिक के स्वामित्वाधीन कंटेनरों पर भंडारण प्रभार परित्याग की सूचना की तिथि में प्राप्ति की तिथि तक अथवा कंटेनर के अवतरण के दिवस से 75 दिन तक, जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अध्याधीन वसूल किए जाएंगे :-
 - (i) परेबिलिटी किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii) यदि परेबिलिटी ऐसा परित्याग पत्र जारी न करने के विकल्प का चयन करता है, तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्नलिखित शर्तों के अध्याधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है :-
 - (क) शिपिंग लाइन कार्गो के साथ-साथ कंटेनर की अभिरक्षा प्राप्त कर लेगी और इसे वापस लेगी अथवा पतन परिसर से हटा देगी; तथा
 - (ख) शिपिंग लाइन कंटेनर की अभिरक्षा आरंभ करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर अर्जित सभी पतन प्रभारों का भुगतान करेगी।
 - (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताओं को पूरा करेंगे और दुलाई तथा उतराई की लागत वहन करेंगे। उनके निर्धारित अवधि के भीतर ऐसी कार्यवाई करने में असफल रहने पर शिपिंग लाइन द्वारा कार्गो खाली करने के लिए सभी आवश्यक कार्यवाहियाँ पूरी करने के समय तक कंटेनर पर भंडारण प्रभार लगना जारी रहेगा।
 - (iv) जब सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा कंटेनर जब्त/कुर्क कर लिया जाता है और 75 दिन की निर्धारित अवधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, तब शिपिंग लाइन द्वारा आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करने और दुलाई तथा खाली करने की लागत वहन करने के सर्वाधिक सीमाशुल्क के कार्गो को छोड़ने के आदेश के दिन से भंडारण प्रभार लगना बंद हो जाएगा। अन्वधा, जब्त/कुर्क किए गए कंटेनरों को शिपिंग लाइन/परेबिलिटी द्वारा पतन परिसर से सीमाशुल्क आबंद क्षेत्र में हटा दिया जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार कंटेनर को हटाए जाने के दिन से लगना बंद हो जाएंगे।

अनुसूची 4.1 से 4.4 के लिए सामान्य दिव्यनियां

- (1) पोतांतरण हेतु घाट पर उतारे गए पोतलदान के पत्तन पर मूलतः घोषित कंटेनरों में कार्गो पर उतराई के समय भुगतान योग्य एकल घटशुल्क देयताएं वसूल की जाएंगी।
- (2) पोतांतरण के लिए लाए गए कंटेनर में भरे हुए कार्गो की जांच परीक्षण द्वारा पुष्टि करने के लिए सामान्य घोषणा पत्तन के प्राधिकृत अधिकारी को तत्काल प्रस्तुत की जानी चाहिए।
- (3) आवेदक उसी आवंटित किराए के स्थान पर वस्तुओं के भंडारण के लिए सभी प्रकार के जोखिम और उत्तरदायित्व स्वीकार करेगा तथा ऐसे स्थान पर भंडार की गई वस्तुओं की सुरक्षा के लिए अपने स्वयं के प्रबंध करेगा।
- (4) पोतवणिक द्वारा जब भी पत्तन के उपकरणों और मशीनरी का प्रयोग किया जाएगा, तब दरों के मान में निर्धारित दरों के अनुसार अलग से किराया प्रभाव वसूल किए जाएंगे।
- (5) कार्गो पर उस अवधि के लिए विलंब शुल्क प्रभाव उपांकित नहीं होंगे, जब टीपीटी प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर कार्गो की सुपूर्दगी/पोतलदान करने की स्थिति में नहीं होता है।
- (6) यदि प्रचालनात्मक क्षेत्र प्रयोक्ताओं को किराए पट्टे पर दिया जाता है, तो वहां पर भंडार किए गए कार्गो पर विलंब शुल्क/कंटेनर पर भंडारण प्रभाव घोषणा वसूल नहीं किए जाएंगे।

अध्याय-V**विविध प्रभार****5.01. क्षेत्र 'क' एवं 'ख' के लिए वजन तोलने की अनुसूची**

क्र०सं०	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	क्षेत्र 'क' एवं 'ख' के लिए वजन तोलने के प्रभार	प्रति टन	2.95 (न्यूनतम 35.00 रुपए के शर्तीयन)

दिव्यनी :

वजन तोलने के प्रत्येक आवेदन के अंतर्गत तोलसेतु अथवा तराजू पर पस्न द्वारा वजन किए गए कार्गो के कुल वजन पर वजन तोलने के प्रभार वसूल किए जाएंगे और यह वजन अगले उच्चतर टन में पूर्णंकित किया जाएगा।

5.02.1. घाट क्रेनों, अन्य क्रेनों और फोर्क-लिफ्ट ट्रक के यदा-कदा प्रयोग के लिए प्रभार

क्र०सं०	विवरण	इकाई	विदेशी/अन्य (रुपए)	***तटीय (रुपए)
1.	1 टन तक	प्रति टन प्रति हायरस्ट प्रति पैकेज	17.00	10.20
2.	1 टन से अधिक और 5 टन तक	- तदैव -	28.00	16.80
3.	5 टन से अधिक और 10 टन तक	- तदैव -	42.00	25.20
4.	10 टन से अधिक और 15 टन तक	- तदैव -	70.00	42.00
5.	15 टन से अधिक और 30 टन तक	- तदैव -	140.00	84.00
6.	30 टन से अधिक	- तदैव -	315.00	189.00

***कॉलम 4 में निर्धारित दरें तट पर जहाजों को स्थानांतरण, घाट से/तक स्थानांतरण और भंडारण यार्ड तक/से स्थानांतरण के लिए रियायती प्रशुल्क के लिए पात्र तटीय कार्गो और कंटेनरों पर लागू होंगी।

5.02.2 घाट क्रेन और पोत के मास्टर, स्वामी अथवा एजेंटों को अन्य यांत्रिक उपकरण के लिए ग्रीब के किराए हेतु प्रभार

क्र०सं०	विवरण	इकाई	विदेशी/अन्य (रुपए)	***तटीय (रुपए)
1.	10 टन ग्रीब घाट क्रेन	प्रति पाली	1912.00	1147.20
2.	10 टन ग्रीब घाट क्रेन	प्रति आधी पाली	956.00	573.60
3.	20 टन ग्रीब घाट क्रेन	प्रति पाली	9636.00	5781.60
4.	20 टन ग्रीब घाट क्रेन	प्रति आधी पाली	4818.00	2890.80

***कॉलम 4 में निर्धारित दरें तट पर जहाजों को स्थानांतरण, घाट से/तक स्थानांतरण और भंडारण यार्ड तक/से स्थानांतरण के लिए रियायती प्रशुल्क के लिए पात्र तटीय कार्गो और कंटेनरों पर लागू होंगी।

टिप्पणियाँ :

- (1) कई किराए में लेन कर्षण का संघटक शामिल है और इसलिए नौकरों और लाइटरों सहित पोलों से कार्यों के लदान और उतारवाई के लिए पतन द्वारा प्रदान (उपलब्धता के अन्वी) किए गए घाट लेन के लिए कोई पृथक प्रभार नहीं लगाया जाएगा। तथापि, ग्रेव के प्रयोग के लिए प्रसार उपर्युक्त अनुसूची में स्थानिर्धारित एकत्र किया जाएगा।
- (2) प्रदान किए गए लेन अथवा उपकरण का प्रयोग आदेवन दिए गए के अतिरिक्त प्रयोजन के लिए नहीं किया जाएगा।

5.03. अनुसूची 5.2 और 5.2.1 में निर्दिष्ट नहीं किए गए प्रयोजनों के लिए लेन, फोर्क-लिट ट्रक और अन्य यंत्रिक उपकरणों को किराए पर लेने का प्रभार

क्रमांक	विवरण	इकाई	विदेशी/अन्य प्रति क्लनट/ उपकरण/ उपकरण दरें (रुपए)	***प्रति क्लनट/ उपकरण/ उपकरण राटीय दरें (रुपए)
1.	45 फुट पर 10 टन का बल लेन	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	1,062.00	637.20
2.	10 फुट पर 75 टन, 40 फुट पर 15 टन का बल लेन	- तदैव -	1,221.00	732.80
3.	मार्शल डिम्प-लेन	- तदैव -	572.00	343.20
4.	फोर्क लिफ्ट (3 टन)	- तदैव -	189.00	113.40
5.	उत्सवक लेन	- तदैव -	1,528.00	918.80
6.	फ्रेट एंड लोकर 3 टन/7 टन	- तदैव -	614.00	368.40
7.	घाट लेन (क) घाट ग्रेव लेन (20 टन) (ख) घाट लेन (10 टन और उससे कम)	- तदैव - - तदैव -	3308.00 295.00	1984.80 177.00
8.	रोड रोलर	- तदैव -	153.00	--
9.	अग्नि-समन उपकरण (i) प्रसोद्ध और अन्य प्रयोजनों के लिए	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	806.00	--
10.	एक्जी क्यूटी के लिए (क) 8.00 बजे से 10.00 बजे के बीच (ख) 10.00 बजे के बाद 8.00 बजे तक	संपूर्ण अवधि अथवा उसका भाग संपूर्ण रात्री अथवा उसका भाग	354.00 708.00	-- --
11.	उपकरण के अनुचित प्रयोग के लिए दंड	प्रत्येक बार	201.00	--

*** कॉलम 5 में निर्धारित दरें लुट पर जहाजों को स्थानांतरण, घाट से/तक स्थानांतरण और भंडारण बार्ड तक/से स्थानांतरण के लिए रियायती प्रमुख के लिए फ्रत राटीय कार्गो और कंटेनरों पर लागू होगी।

टिप्पणियाँ :

- (1) पतन की सीमाओं के बाहर पतन की मशीनरी के प्रयोग के संबंध में ऊपर निर्धारित प्रकारों पर 20 प्रतिशत का अतिप्रार लगाया जाएगा।
- (2) जब अग्नि समन इकाई फोम (ग्राव) का प्रयोग करती है, तब प्रचालन में प्रयुक्त जग की वास्तविक लागत अतिरिक्त प्रभारित की जाएगी
- (3) (i) अगर उपकरण की मांग पाली प्रारंभ होने के 2 घंटे पूर्व रद्द नहीं की जाती तो पूरी पाली के लिए प्रभार दसुल किया जाएगा
- (ii) पतन के गैर-कार्य दिवसों की मांग की अवधि के लिए पूरा प्रभार दसुल किया जाएगा, अगर मांग की तारीख के पूर्व दिन के कार्यचक्रों के दौरान रद्द करने की लिखित नोटिस नहीं दी जाती अथवा जब मांग किए गए अनुसार उपकरण का पूरा उपयोग नहीं किया जाता।
- (4) किराया प्रभार का संगणन करते समय कार्य के वास्तविक घंटों का योग किया जाएगा और कार्य की समाप्ति हो जाने के बाद अगले उच्च बंदे में पूर्णकृत किया जाएगा। इस प्रयोजनार्थ, बार्ड से कार्यस्थल तक और वापस बार्ड तक जाने में मशीनरी द्वारा लिए गए समय को शामिल किया जाएगा।

5.04. मार्गाधिकार प्रभार

क्रम सं०	विवरण	इकाई	दर
1.	पाइपलाइन, ऊपर तारों और भूमिगत केबलों के लिए मार्गाधिकार प्रभार	प्रति वर्ग प्रति वर्गमीटर	1.42
2.	मैसर्स तुलीकोरन ताप विद्युत स्टेशन के स्वामित्वाधीन कन्वेयर के माध्यम से डुलाई किए गए कोयले पर परान क्षेत्र में कन्वेयर प्रणाली के लिए मार्गाधिकार प्रभार	प्रति वर्ग प्रति वर्गमीटर	1.42

भूमिगत केबलों के लिए लागू प्रभारों का 50% वसूल किया जाएगा ।

टिप्पणियाँ :

(1) मार्गाधिकार लाइसेंस के अधीन प्रभार योग्य क्षेत्र का पता निम्नलिखित सूत्र के आधार पर लगाया जाएगा :

(i) एकल पाइपलाइन के लिए :

30 सेंटीमीटर का कार्यस्थान जोड़कर पाइपलाइन के व्यास (डी) द्वारा पाइपलाइन की लंबाई से गुणा करना (अर्थात्) ए=एल + (डी+30 सें०मी०)

(ii) एक से अधिक पाइप के लिए :

30 सेंटीमीटर का कार्यस्थान जोड़कर सबसे बाहरी पाइप के अंतिम किनारों के बीच वास्तविक दूरी (डी) द्वारा पाइपलाइन की लंबाई का गुणा करना (अर्थात्) ए=एल (डी+30 सें०मी०)

(iii) पेंडेस्टल के ऊपर पाइपलाइन

30 सेंटीमीटर के कार्यस्थान जोड़कर पेंडेस्टल की नींव की चौड़ाई (डी) द्वारा पाइपलाइन की लंबाई में गुणा करना (अर्थात्) ए=एल (डी+30 सें०मी०)

(iv) ऊपरी तारों के लिए :

60 सेंटीमीटर का कार्यस्थान जोड़कर खंभे पर सबसे लंबी सड़क के अंतिम सिरों के बीच दूरी (डी) द्वारा ऊपरी तार की लंबाई से गुणा करना (अर्थात्) ए=एल (डी+60 सें०मी०)

(v) भूमिगत केबल के लिए : एकल केबल के लिए 90 सेंटीमीटर का कार्यस्थान जोड़कर बिछाए गए प्रत्येक केबल के लिए 15 सेंटीमीटर द्वारा केबल की लंबाई से गुणा करना (अर्थात्) ए=एल (15 सें०मी० + 90 सें०मी०) दोहरे केबल के लिए ए=एल (2x15 सें०मी० + 90 सें०मी०) और इसी तरह आगे ।

5.05. जहाज के भंडार, बंकर तेल आदि की जहाजों तक डुलाई करने के लिए पतन की पाइपलाइनों के प्रयोग के लिए प्रभार

क्रम सं०	विवरण	इकाई	दर	
			तटीय पोत (रुपए)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)
1.	जहाज के भंडार, बंकर तेल आदि की जहाज तक डुलाई के लिए पतन की पाइपलाइनों के प्रयोग के लिए प्रभार	प्रति किलोलीटर	12.45	0.366

5.06. नौवहन प्रशासन के संबंध में प्रयोग के लिए कमरों का किराया प्रभार

क्रम सं०	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	बीओसी घाट के I और II बर्थ में मार्गस्थ शोध के प्रथम तल पर कमरे	प्रति कमरा प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग	460.00
2.	कोयला जेट्टी I और II में कमरे		
	(i) 8.23 वर्गमीटर क्षेत्रफल के कमरे	- तदैव -	460.00
	(ii) 11.20 वर्गमीटर क्षेत्र के कमरे	- तदैव -	627.00
3.	अतिरिक्त बर्थ में उपलब्ध कमरे		
	(i) दक्षिणी किनारे के भवन में प्रत्येक 30 वर्गमीटर वाला	प्रति कमरा प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग	979.00
	(ii) ऊपरी भवन में भूतल में प्रत्येक 41 वर्गमीटर वाला	- तदैव -	1305.00

टिप्पणियाँ :

- ऊपर निर्धारित प्रभारों में जल प्रभार शामिल है।
- विद्युत प्रभार मीटर पठन के आधार पर मासिक खपत पर लगाया जाएगा।
- कमरे सम्बन्धित टीपीडी द्वारा संबंधित पार्टियों से ऐसे अनुरोधों की प्राप्ति की तारीखों के प्राथमिकता क्रम में सिखित अनुरोध पर आवंटित किए जाएंगे।
- कमरे का आवंटन किसी पूर्व सूचना के बिना और उसके बाद कोई कारण बताए बिना टीपीडी के प्राधिकृत अधिकारी द्वारा रद्द किए जाने के अधीन है।

5.07. राष्ट्रीय परिसर के भीतर स्टीमर एजेंटों के लिए कमरों के आवंटन का किराया

क्रम सं०	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	राष्ट्रीय परिसर के भीतर स्टीमर एजेंटों के लिए कमरों के आवंटन का किराया (जल प्रभार सहित)	प्रति माह प्रति कमरा	572.00

टिप्पणियाँ :

- ऊपर निर्धारित प्रभार में जल प्रभार शामिल है।
- विद्युत प्रभार मीटर पठन के आधार पर मासिक खपत पर लगाया जाएगा।

5.08. पवन परिसर में कोयला मजदूर लव्जन्स में कन्सर्टमेंट के कब्जे के लिए किराया

क्रम सं०	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	राष्ट्रीय परिसर में कोयला मजदूर लाइन में कोयला अधिकों को ठहराने के लिए कोयला उतराई संविधाकारों द्वारा कमरे के कब्जे के लिए किराया	प्रत्येक कमरे के लिए प्रतिमाह अथवा उसका भाग	94.00

टिप्पणी :

ऊपर निर्धारित प्रभार में जल प्रभार और विद्युत प्रभार शामिल हैं।

5.09. नीमलखान वाले पोतों के स्वामियों और अन्य सरकारी विभागों को अपने पोतों के शुष्क गोदी में लगाने के लिए शुष्क गोदी के किराए के लिए प्रभार

क्रम सं०	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	शुष्क गोदी सेवाएं		
	(i) पोतों को गोदी में लगाने के लिए		
	(क) रवाना होने वाले पोत	प्रत्येक	4,396.00
	(ख) उतारनावक क्रान्त	- तदैव -	5,522.00
2.	पोतों को गोदी से हटाने के लिए	- तदैव -	1,062.00
3.	शुष्क गोदी के लिए दैनिक किराया प्रभार		
	(i) पहले दस दिनों के लिए	प्रति दिन अथवा उसका भाग	354.00
	(ii) 11 ^{वें} दिन से 20 ^{वें} दिन तक	- तदैव -	525.00
	(iii) 21 ^{वें} दिन से और उसके बाद के दिन	- तदैव -	708.00
4.	विद्युत प्रभार	- तदैव -	12.00

टिप्पणियाँ :

अग्रिम किराया प्रभार

(i)	10 दिनों के पहले दौर के लिए	5665.00
(ii)	10 दिनों के दूसरे दौर के लिए	2549.00
(iii)	10 दिनों के तीसरे दौर के लिए	3540.00

टिप्पणियाँ :

- (1) गोदी पर पोट को लगाने और गोदी से हटाने के दिन को छोड़कर दैनिक किराया प्रभार लगाया जाएगा ।
- (2) ऊपर निर्धारित प्रभारों में जहाज भार और पंपिंग प्रभार शामिल हैं, परंतु इसमें स्पष्ट जल, केन और अन्य सुविधाओं की आपूर्ति के लिए प्रभार शामिल नहीं है ।
- (3) (i) सामान्य मामलों में शुष्क गोदी केवल दस दिनों की अवधि के लिए दी जाएगी और शुष्क गोदी में पोट के स्वामियों/प्राधिकृत एजेंटों को सभी मरम्मत 10 दिनों की अवधि के भीतर पूरा करने के प्रयास करने होंगे ।
(ii) किसी भी मामले में शुष्क गोदी पर 30 दिनों से अधिक के लिए कब्जा नहीं रखा जाएगा ।
(iii) किसी बाहरी पार्टी का पोट शुष्क गोदी में है और शुष्क गोदी की सुविधा की अत्यावश्यक अपेक्षा पत्तन के उत्पादक क्राफ्ट में आपात्कालीन मरम्मत करने के लिए है, तो शुष्क गोदी में पोट का स्वामी/प्राधिकृत एजेंट उसे इस आशय की नोटिस की प्राप्ति से सात दिनों के भीतर खाली कर देगा ।
- (4) शुष्क गोदी के आवंटन पर गोदी में लगाने, गोदी से हटाने के लिए किराया प्रभार और ऊपर निर्दिष्ट अन्य दैनिक किराया प्रभार गोदी में पोट के खड़ा किए जाने के पूर्व अग्रिम तौर पर अदा किया जाएगा । अगर पोट को दस दिनों की प्रारंभिक अवधि के बाद भी गोदी में रहना है, तो क्रमशः 10 दिनों के दूसरे और तीसरे दौर के लिए और किराया प्रभार जैसा भी मामला हो अग्रिम तौर पर अदा किया जाएगा ।
- (5) पोट के गोदी में लगाने के लिए तैयार नहीं होने अथवा गोदी में पोट के प्रवेश के लिए अधिसूचित दिन को गोदी का प्रयोग नहीं करने की दशा में टिप्पणी (4) में निर्धारित उपबंध के अनुसार किसी पोट के संबंध में अदा किए गए अग्रिम के समतुल्य रद्दकरण प्रभार प्रभारित किया जाएगा ।
- (6) (i) गोदी में किसी पोट के प्रवेश के लिए विनियमित समय के पूर्व टीपीटी के प्राधिकृत अधिकारी के परामर्श से पोट पर किराएदार द्वारा आवश्यक व्यवस्थाएं की जानी चाहिए ।
(ii) अगर निरीक्षण करने पर यह पाया जाता है कि आवश्यक व्यवस्थाएं विधिरत पूरी नहीं की गई हैं तो पोट का गोदी में प्रवेश अस्वीकार किया जा सकता है । ऐसे मामले में ऐसे पोट को गोदी में लगाने के संबंध में पत्तन द्वारा किए गए सभी व्यय का वहन पोट के स्वामी/प्राधिकृत एजेंट द्वारा किया जाएगा और उसे अदा किए गए अग्रिम की तुलना में समायोजित किया जाएगा ।
- (7) शुष्क गोदी के प्रयोग के लिए बिल पोट को गोदी से हटाने के बाद किराएदार को प्रस्तुत किया जाएगा, जो इस पत्तन को देय शेष प्रभार, अगर कोई हो, का भुगतान करेगा ।
- (8) टीपीटी अथवा उसके कर्मचारी शुष्क गोदी में रुकने के दौरान गोदी में खड़ा करने अथवा गोदी से हटाने समय पोट को हुई किसी क्षति अथवा विलंब के लिए उत्तरदायी नहीं होंगे ।
- (9) निम्नलिखित आकार के पोट ही शुष्क गोदी में खड़ा किए जा सकते हैं :-

विवरण	फुट	मीटर
लंबाई	120	36.58
चौड़ाई	29	8.84
गहराई	6	1.83

- (10) 5 फुट 6 इंच और उससे अधिक गहराई वाले पोटों को पूर्ण ज्वार पर ही गोदी में खड़ा किया और गोदी से हटाया जा सकता है । अगर मरम्मत पूरा होने के बाद, पर्याप्त ज्वार की कमी के कारण पोट शुष्क गोदी में रुका रहता है तो ऐसा विलंब स्वामी के ऊपर होगा और वह पोट को गोदी से हटाए जाने तक लागू दसों पर किराया प्रभार अदा करेगा ।
- (11) किराएदार गोदी किराए के क्रम में प्रत्यक्षतः अथवा अप्रत्यक्षतः पोट द्वारा होने वाली उसके उपकरणों, संयंत्र, गियर, साज-सामानों को हुई किसी क्षति, मरम्मत अथवा हानि की लागत पूरा करेगा ।
- (12) शुष्क गोदी का किराएदार चौबीसों घंटे पोट आदि के लिए चौकीदार की जूट्टी के लिए स्वयं अपनी व्यवस्था करेगा ।
- (13) (i) पोट के स्वामी अपनी लागत पर ही अपने पोटों की मरम्मत करने की व्यवस्था करेंगे ।
(ii) पत्तन के वर्कशॉप की सुविधाएं केवल निर्धारित प्रभारों के भुगतान पर ही की जाएंगी जब अतिरिक्त पुर्जों की क्षमता मरम्मत करने के लिए पत्तन के वर्कशॉप में उपलब्ध हो ।
14. जब भी किसी पोट को पत्तन में वर्कशॉप के सामान्य कार्य घंटों के बाद गोदी में खड़ा किया अथवा गोदी से हटाया जाता है, तब विभागीय कर्मचारियों को देय समक्षेपर मत्ता, अगर कोई हो, का वहन सामान्य प्रभार के अतिरिक्त शुष्क गोदी के किराएदार द्वारा किया जाएगा ।
15. अग्नि संरक्षणत्मक दफायों की व्यवस्था किराएदारों द्वारा अपनी लागत पर की जानी है ।
16. किराएदार को शुष्क गोदी के परिसर में निष्पादनाधीन कार्य के संबंध में उसके द्वारा नियुक्त किसी कामगार (कुली अथवा श्रमिक, जैसा मामला हो) द्वारा अथवा उसकी ओर से किसी दुर्घटना द्वारा चोट अथवा मृत्यु के लिए भारतीय कामगार प्रतिपूर्ति अधिनियम, 1923 के अधीन प्रतिपूर्ति के लिए सभी दायों की क्षतिपूर्ति करने की सहमति देनी चाहिए और ऐसी क्षतिपूर्ति की राशि के संबंध में कामगार प्रतिपूर्ति आशुक्त का निर्णय अंतिम के रूप में स्वीकार किया जाएगा ।

5.10. सरकार की विभागों को औजार और संयंत्रों के किराए के लिए किराया प्रसार

क्रम सं.	विवरण	इकाई	दर	
			मासिक (रुपए)	दैनिक (रुपए)
1.	200 टन रुब्र बजरे	प्रत्येक	30,588.00	1,528.00
2.	100 टन मिट्टी उठाने वाली बोंगी	- तदैव -	11,894.00	598.00
3.	बैलिंग सेट (सुबाइय)	- तदैव -	2,348.00	118.00
4.	अग्नि सामन सेवा ट्रेलर पम्प	- तदैव -	2,549.00	130.00

टिप्पणियाँ :

- (1) औजार और संयंत्रों को रुट के भीतर विशेष परिस्थितियों में और जब प्रसन के प्रयोग के लिए अपेक्षित नहीं हो, अन्य सरकारी विभागों और निजी पार्टियों को किराए पर दिया जाएगा।
- (2) जब उपर्युक्त संयंत्र निजी पार्टियों को दिए जाते हैं, तब किराया प्रसार ऊपर निर्धारित दरों का दोगुना होगा।
- (3) किराया प्रसार अग्रिम तौर पर अदा किया जाएगा। तथापि, अगर अवधि, एक कैलेंडर माह से अधिक हो जाती है तो प्रत्येक कैलेंडर माह अग्रिम उसके भाग के लिए किराया प्रसार अग्रिम तौर पर अदा किया जाएगा।
- (4) किराए की अवधि औजार/संयंत्र के भंडार से निकलने से लेकर उसके उक्त भंडार में वापस आने तक मानी जाएगी।
- (5) किराए की अवधियों के दौरान सनी मरम्मत (उचित टूट-फूट के कारण को छोड़कर) का वहन किराएदार द्वारा किया जाएगा। किराएदार द्वारा और टीपीटी द्वारा किस मरम्मत का वहन किया जाना चाहिए, इस संबंध में टीपीटी के प्राधिकृत अधिकारी का निर्णय अंतिम होगा।
- (6) किराएदार भंडार में कैकेणबंदी, प्रहरतान, नालाका प्रसार, अगर कोई हो, सहित उक्त औजार और संयंत्रों के भंडार से प्रवेश और वहां तक वापसी से संबंधित वहन और अन्य प्रासंगिक व्यय तथा उत्पादन और संग्रह करने के प्रसारों सहित सभी प्रसारों का वहन करेंगे। अगर किराए की अवधि के दौरान उक्त औजार और संयंत्र को प्रसन के वर्कशॉप में अथवा अन्य बाहरी वर्कशॉप में मरम्मत के लिए भेजना आवश्यक पाया जाता है तो आने-जाने के सभी वाहन और प्रासंगिक प्रसार का वहन किराएदार द्वारा किया जाएगा।

5.11. साइसेंस शुल्क

क्रम सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	रुपर साइसेंस		
	(i) बास्केट कारकों के लिए	प्रत्येक के लिए प्रत्येक कैलेंडर वर्ष अथवा उसका भाग	35.00
	(ii) बास्केट और कार्ड के लिए	- तदैव -	35.00
	(iii) साइसेंस की दूसरी प्रति जारी करने के लिए, जब मूल अप्रतनीय होने योग्य विकृत हो जाए अथवा गुप्त हो जाए	प्रत्येक अवसर पर	18.00
2.	साइसेंस का नवीकरण नहीं करने के लिए दंड	प्रत्येक	18.00

टिप्पणियाँ :

- (1) साइसेंस की समाप्ति के एक महीने पूर्व नवीकरण के लिए आवेदन देने में विफलता से साइसेंस रद्द हो सकता है अथवा सामान्य साइसेंस शुल्क के अतिरिक्त प्रति साइसेंस पुनर्नया किया जा सकता है।
- (2) साइसेंस की अस्तित्व अवधि के लिए वापसी की अनुमति नहीं दी जाएगी।

5.12. साइसेंस शुल्क

क्रम सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	नया फोटो परमिट जारी करने के लिए	प्रत्येक	35.00
2.	फोटो परमिट के नवीकरण के लिए	- तदैव -	35.00
3.	परमिट की दूसरी प्रति जारी करने के लिए	- तदैव -	47.00
4.	परमिट का नवीकरण नहीं करने और कर्मचारियों को परमिट की दूसरी प्रति जारी करने के लिए दंड	- तदैव -	18.00

टिप्पणियाँ :

- (1) (i) पत्तन के कर्मचारियों को नियुक्ति के समय निःशुल्क नया परमिट जारी किया जाएगा और उसके बाद प्रत्येक तीन वर्षों में उसका नवीकरण भी निःशुल्क किया जाएगा ।
- (ii) अगर टीपीटी के कर्मचारी को निःशुल्क जारी परमिट गुम हो जाता है अथवा विकृत हो जाता है, तो अनुसूची में क्या निर्धारित प्रभार के भुगतान पर परमिट की दूसरी प्रति जारी की जा सकती है ।
- (2) अनुसूची के अनुसार एक बार अदा किया गया प्रभार किसी भी मामले में वापस नहीं किया जाएगा, चाहे वापसी का दावा नए परमिट अथवा उसकी दूसरी प्रति तैयार और जारी करने के पूर्व अथवा पत्तन द्वारा परमिट के नवीकरण के पूर्व प्राप्त क्यों न हुआ हो ।

5.13. अस्थायी पास जारी करने के लिए प्रभार

क्रम सं०	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	बंदरगाह (या तो क्षेत्र 'क' अथवा क्षेत्र 'ख' में) में प्रवेश के लिए अस्थायी पास जारी करने के लिए प्रभार	प्रति व्यक्ति	12.00

टिप्पणियाँ :

- (1) प्रभार का भुगतान स्वतः पास प्राप्त करने का हकदार नहीं बनाएगा ।
- (2) पत्तन में आने वाले प्रख्यात व्यक्तियों, अधिकारियों और अन्य को जारी अस्थायी पास को इस प्रकार से छूट होगी ।
- (3) दैनिक पास की वैधता प्रवेश के समय से 24 घंटे है ।

5.14. बंदरगाह परिसर में फोटो लेने अथवा फिल्म की शूटिंग करने के लिए प्रभार

क्रम सं०	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	फिल्म निर्माण कंपनी अथवा निजी पार्टियों द्वारा फिल्म की शूटिंग	प्रति कैलेंडर दिवस अथवा उसका भाग	4,248.00
2.	निर्धारित/आयात कार्यों के स्थिर फोटोग्राफ के लिए	- तदैव -	466.00
3.	प्रशासनात्मक कार्यकलापों से संबद्ध वीडियोग्राफी करना	- तदैव -	2,124.00
4.	प्रशासनात्मक कार्यकलापों से संबद्ध फोटोग्राफी करना	- तदैव -	236.00
5.	पार्टियों अथवा पोत पर चालक दल, जहाज और ऊपर नामला (1) से (4) तक में शामिल नहीं किए गए मामलों में फोटोग्राफ लेना	प्रत्येक बार प्रत्येक पार्टी	47.00

टिप्पणियाँ :

- (1) (i) ऊपर निर्धारित प्रभार अग्रिम तौर पर अदा किया जाएगा और कार्यक्रम की किसी विफलता/रद्दकरण के लिए ऐसे भुगतान की वापसी की अनुमति नहीं दी जाएगी ।
- (ii) अगर कार्यक्रम का रद्दकरण पत्तन के कहने पर है तो समय पर दाये के अधीन अदा किया गया प्रभार वापस किया जाएगा ।
- (2) पत्तन के किसी कन्फर्ट और/अथवा उपकरण, अगर कोई हो, जिनकी आपूर्ति की जाती है और फिल्म निर्माता कंपनी अथवा फोटोग्राफ लेने वालों द्वारा प्रयोग किया जाता है तो किराया प्रभार इस अनुसूची के अधीन दाये प्रभारों के अतिरिक्त दरों के साथ में निर्धारित दरों के अनुसार लगाया जाएगा ।

5.15.1. सामग्रियों के जीर्णोद्धार के लिए शुल्क

क्रम सं०	विवरण	% में मूल्यानुसार दर	दर (रुपए)
1.	10,000 रुपए से कम	-	1540.00
2.	10,000 रुपए और अधिक परंतु 20,000 रुपए से कम	12	1965.00
3.	20,000 रुपए और अधिक परंतु 50,000 रुपए से कम	7	2670.00
4.	50,000 रुपए और अधिक	5	3695.00

5.15.2. गोताखोरों की सेवाओं के लिए शुल्क

क्रम सं०	विवरण	इकाई	दर	
			अधिकतम 4 घंटे तक (रुपए)	4 घंटे से अधिक (रुपए)
1.	सप्ताह के दिन	प्रति घंटा	767.00 (न्यूनतम 1,487.00 रुपए के हस्ताधीन)	1,198.00
2.	रविवार और पतन के गैर-कार्य दिवस	प्रति घंटा	1,133.00 (न्यूनतम 2,266.00 रुपए के हस्ताधीन)	1,699.00

अनुसूची 5.15.1 और 5.15.2 से संबन्धित सामान्य टिप्पणियाँ

- (1) प्रभार में सामान्य गोताखोर के प्रचारों की लागत शामिल है, परंतु इसमें कोई विशेष प्रभार, जो कतिपय मनसबों में आवश्यक हो सकते हैं, जैसे टंग, कजरी या अन्य क्राफ्ट का प्रयोग शामिल नहीं है, जिसे शस्तिक लागत अथवा दरों के तहत में निर्धारित दरों, जैसा भी कमला हो, पर प्रचारित किया जाएगा। जल द्वारा क्षतिग्रस्त होने योग्य वस्तुओं के मामले में ऊपर निर्धारित मूल्यानुसार प्रतिशतता विक्रय मूल्य पर अथवा सीमित शुल्क के मूल्यांकन, जैसा भी कमला हो, पर वस्तु की जाएगी।
- (2) गोताखोर का प्रभार गोताखोरों द्वारा खोज अथवा जांच के परिणामों पर ध्यान दिए बिना पतन के गोताखोर की सेवाओं के लिए विशेष नांग पर किए गए गोताखोरी के कार्य के सभी मामले में लगाया जाएगा। जहाँ प्लेट पर गुम हुई वस्तुओं की प्राप्ति के लिए खोज की जाती है और ऐसी सम्पत्ती प्राप्त कर ली जाती है, वहाँ जीर्णोद्धार के अनुसार प्रभार लगाया जाएगा।
- (3) जब किसी जहाज द्वारा गोताखोरी की नौका का कर्षण किया जाता है तब कर्षण प्रभार अतिरिक्त लगाया जाएगा।

5.16. वाहन/उपस्कर के प्रवेश के लिए लाइसेंस शुल्क

क्रम सं०	विवरण	इकाई	दर (रुपए)	
			सेक्टर I और II (सुरक्षा वीकर के भीतर छोड़कर) क्षेत्र 'क' एवं 'ख' में प्रवेश	सेक्टर I और II (सुरक्षा वीकर के भीतर सहित) क्षेत्र 'क' एवं 'ख' में प्रवेश
1.	(क) हाथगाड़ी - प्रति दिन	प्रत्येक	3.00	3.75
	(ख) हाथगाड़ी - प्रति वर्ष	प्रत्येक	75.00	93.75
2.	(क) पशुगाड़ी - प्रति दिन	प्रत्येक	3.00	3.75
	(ख) पशुगाड़ी - प्रति वर्ष	प्रत्येक	150.00	187.50
3.	वात्री वाहक - प्रति दिन	प्रत्येक	15.00	18.75
4.	(क) सामग्री वाहक - प्रति दिन	प्रत्येक	15.00	18.75
	(ख) सामग्री वाहक - प्रति वर्ष	प्रत्येक	1,800.00	2,250.00
5.	(क) निजी कारों प्रहस्तन उपस्कर - प्रति दिन	प्रत्येक	120.00	150.00
	(ख) निजी कारों प्रहस्तन उपस्कर - प्रति माह	प्रत्येक	1,875.00	2,343.75
	(ग) निजी कारों प्रहस्तन उपस्कर - प्रति अर्द्ध वर्ष	प्रत्येक	9,000.00	11,250.00
	(घ) निजी कारों प्रहस्तन उपस्कर - प्रति वर्ष	प्रत्येक	16,920.00	21,150.00
6.	1 से 3 तक के लिए लाइसेंस की दूसरी प्रति जारी करना	प्रत्येक	60.00	75.00
7.	4 और 5 के लिए लाइसेंस की दूसरी प्रति जारी करना	प्रत्येक	90.00	112.50
8.	सभी हल्के वाहन यथा दौपहिया, तिपहिया, कार, टैम आदि - प्रति वर्ष	प्रत्येक	-----	10.00

टिप्पणियाँ :

- (1) हाथगाड़ी और पशुगाड़ी से केवल क्षेत्र 'क' और क्षेत्र 'ख' में सुरक्षा वीकर में प्रवेश के लिए ही लाइसेंस शुल्क अदा करने की अपेक्षा होगी।

(2) निम्नलिखित वाहनों को लाइसेंस शुल्क के भुगतान से छूट प्राप्त होगी :-

(i) निम्नलिखित के वाहन

(क) सूतीकोरन पत्तन न्यास और अन्य महापत्तन तथा

(ख) सूतीकोरन ताम विद्युत परियोजना ।

उपर्युक्त वाहनों को पत्तन न्यास के संबंधित विभागाध्यक्ष अथवा पत्तन न्यास के यातायात प्रबंधक से सामान्य अथवा विशेष अनुमति प्राप्त करनी चाहिए ।

(ii) नियमित मार्ग की बसें और स्कूल बसें ।

(iii) बंदरगाह कालोनी और चेक प्रवेश द्वारा के भीतर स्थित अन्य रिहायशों से और तक घरेलू सामग्रियों का वहन करने वाले सभी वाहन ।

(3) लाइसेंस जारी करने की शर्तें :-

(i) दिन के लिए जारी लाइसेंस को अस्थायी लाइसेंस कहा जाएगा ।

(ii) लाइसेंस शुल्क का भुगतान किसी वाहन/उपस्कर के स्वामी को क्षेत्रों में प्रवेश करने के लिए स्वतः हकदार नहीं बनाएगा ।

(iii) एक बार अदा किए गए प्रभार और लाइसेंस की अस्तमाप्त अवधि के लिए कोई वापसी अनुमत्त नहीं है ।

(iv) जब भी पत्तन के परिसर में चलने वाले वाहन/उपस्कर द्वारा पत्तन की संपत्ति को क्षति पहुंचती है तो वाहन/उपस्कर का स्वामी उसका उत्तरदायित्व स्वीकार करेगा और उससे हुई क्षति के लिए भुगतान करेगा तथा पत्तन ऐसी क्षति को पूरा किए जाने तक जारी किए गए लाइसेंस के प्रचालन को निलंबित करने अथवा वाहन/उपस्कर के स्वामी अथवा एजेंट को लाइसेंस जारी करना निलंबित करने का अधिकार सुरक्षित रखता है ।

(v) पत्तन कोई कारण बताए बिना किसी लाइसेंस को देने से अस्वीकार करने अथवा जारी लाइसेंस को रद्द करने का अधिकार सुरक्षित रखता है ।

(4) लाइसेंस के नवीकरण के लिए आवेदन की विलंबित प्रस्तुति के लिए वास्तविक लागत का 10% जुर्माने के रूप में नियत किया गया है ।

(5) क्रम सं० 5 के संबंध में दरे अनुसूची में अनिर्दिष्ट अन्य सभी उपस्करों के लिए लागू होगी । निजी ग्रैव को कार्य में लगाने के लिए भी दरे लागू होंगी ।

(6) लाइसेंस शुल्क के लिए इकाई 'दिवस' के दैनिक पास का अर्थ प्रवेश के समय से 24 घंटा है ।

5.17. यात्री कर और यात्री ले जाने वाले वाहनों की विभिन्न किस्मों के लिए प्रभार

क्रम सं०	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	यात्री कर		
	(i) द्वितीय और तृतीय श्रेणी के लिए	प्रत्येक	30.00
	(ii) डीलक्स केबिन और प्रथम श्रेणी के लिए	- तदैव -	53.00
2.	यात्री ले जाने वाले वाहनों के लिए प्रभार		
	(i) मोटरसाइकिल, स्कूटर, मोपेड, मोटर लगी साइकिलें और यंत्रवाहित अन्य दोपहिया वाहन	- तदैव -	41.00
	(ii) मोटर कार	- तदैव -	319.00
	(iii) पर्यटक कार, वैन जैसे मोटर वाहन	- तदैव -	537.00
	(iv) बस, डम्पर और लोरी जैसे मोटर वाहन	- तदैव -	850.00

टिप्पणियाँ :

(1) पत्तन में उतरने और चढ़ने वाले सभी डेक और केबिन के यात्रियों पर यात्री कर लगाया जाएगा ।

(2) पत्तन में उतरने और चढ़ने वाले सिविल कर्मचारियों को छोड़कर ऊपट्टी पर जाने वाले सेना कर्मियों को यात्री कर के भुगतान से छूट प्राप्त होगी ।

5.18. बिल और रसीद आदि की दूसरी प्रति जारी करना

क्रम सं०	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	बिल और रसीद आदि की दूसरी प्रति जारी करना	प्रत्येक	50.00

5.19. नौप्रस्थान करने वाले पोतों हेतु लकड़ी के अट्टों का किराया प्रभार

क्रम सं०	विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	नौप्रस्थान करने वाले पोतों हेतु लकड़ी के अट्टों का किराया प्रभार	प्रति दिन	70.00

अध्याय - VI

तुतीकोरन पतन न्यास कार्गो ग्रहस्तन श्रमिक समूह लेवी

6.1 कार्गो ग्रहस्तन प्रभारों हेतु तुतीकोरन पतन न्यास कार्गो ग्रहस्तन श्रमिक समूह (टीपीटीवीएफएनपी) से श्रमिकों की आयुर्द्धि हेतु लेवी

क्रम सं०	विवरण	दर (रुपए प्रति मीट्रिक टन)
1.	कर्मचारी और नमक छेककर सभी कार्गो	23.00
2.	नमक	18.00
3.	जेट्टी सं० II में कोयला	9.20
4.	कंटेनर भरने और खाली करने के प्रचालन हेतु	समय दर मजदूरी के 200% की दर पर
5.	पारगमन रोड और शक्तिगार इत्यादि में बुलाई एवं अंग्रेजण प्रचालन हेतु लेवी	10.00
6.	क्षेत्र 'ख' के लिए	10.00

6.2 उपदान निधि लेवी

उपदान निधि देयता में कमी को पूरा करने के लिए टीपीटी द्वारा संग्रहण की जाने वाली 4.30 रुपए प्रति एमटी की दर पर उपदान निधि लेवी। समीक्षा किए जाने के अधीन यह लेवी बीच वर्ष की अवधि के लिए होगी।

....

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 26th August, 2008

No. TAMP/15/2008-TPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Tuticorin Port Trust (TPT) for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/15/2006-TPT

Tuticorin Port Trust

.....Applicant

ORDER

(Passed on this 14th day of July, 2008)

This case relates to the proposal received from the Tuticorin Port Trust (TPT) for general revision of its Scale of Rates. The TPT had earlier filed a proposal for revision of its Scale of Rates (SOR) in February 2006 and another proposal on 23 June 2006. Both these proposals were not found to be complete. The Tuticorin Port Trust filed another proposal but, the cost statements filed by the port were not in accordance with the revised format. Subsequently the TPT filed a comprehensive proposal in prescribed formats.

2.1. The Scale of Rates (SOR) of the Tuticorin Port Trust (TPT) was last notified by this Authority in the Gazette of India on 4 October 2002. Following the two year tariff validity cycle, the SOR of the TPT fell due for review in October 2004.

2.2. At the request of the port, the validity of the existing Scale of Rates of TPT was extended twice vide Order dated 15 March 2005 and 30 August 2005. The extension for validity for the existing SOR was granted till 31 March 2006 and port was advised to file its proposal for general revision of its Scale of Rates by 31 December 2005.

2.3. The TPT in September 2006 informed that the port wanted to have a re-look at the proposal based on the discussion with the users/user representatives and agreed to file a revised proposal by 15 September 2006. This Authority vide Order dated 28 September 2006 granted further extension of validity of the SOR of TPT till 31 March 2007. While approving the extension, this Authority directed that the actual physical and financial performance of the port will be reviewed with reference to the estimates considered in the last tariff Order and the surplus, if any, will be set off over the next tariff validity period in accordance with clause 2.13. of the revised tariff guidelines. It was also mentioned that for the period from October 2004 till the finalisation of the Scale of Rates, the entire additional surplus accrued to the Tuticorin Port Trust will also be set off over the next tariff validity period.

3. In this backdrop, the TPT has filed a comprehensive proposal for general revision of its SOR vide its letters dated 26 December 2006 and Nil January 2007. The highlights of the proposal are as follows:

A. Cost Statement

- (i). The special rate for capital dredging was approved by this Authority to recover outflow of funds to service the Japanese Yen loan taken for this project. This loan has been liquidated by repaying partly from the Port's own resources and partly by obtaining a fresh loan of Rs.182.07 crores from IDBI during January 2005. It has, therefore, proposed to merge the dredging levy with the basic vessel related charges.
- (ii). The actual traffic handled by the TPT for the year 2005-06 and projections for the years 2006-07 to 2009-10 are as follows:

Years	Traffic in Million Metric Tonnes (MMT)
2005-06 (Actuals)	17.14
2006-07 (B.E.)	17.26
2007-08 (R.E.)	18.35
2008-09 (Estimates)	19.46
2009-10 (Estimates)	25.36

- (iii). It has proposed additional investment of Rs.56.29 crores, Rs.208 crores and Rs.524.25 crores during the years 2007-08 to 2009-10 respectively.
- (iv). In the income estimation, it has considered the income from marshalling yard charges; for which the port had filed a separate proposal. Likewise, the overhead cost on electricity charge proposed to be recovered based on separate proposal filed by the TPT is excluded in this tariff revision exercise.

- (v). The TPT has considered Pension Fund deficit of Rs.608 crores for each of the years 2006-07 to 2009-10 to meet the shortfall in the Pension Fund liability as per the actuarial valuation while arriving at the net surplus / deficit position.
- (vi). 50% of the royalty received / receivable from the PSA SICAL is considered as revenue from the year 2004-05 onwards.
- (vii). The net surplus/deficit position (including the dredging component) reflected by the consolidated cost statements and activity-wise cost statements submitted by the TPT is tabulated below:

Sl. No.	Particulars	(Rs. in lakhs)							
		2007-08		2008-09		2009-10		Total Surplus / Deficit for the three years	Average Surplus / Deficit as % of operating income
		Rs. in lakhs	Surplus / Deficit as % on income	Rs. in lakhs	Surplus / Deficit as % on income	Rs. in lakhs	Surplus / Deficit as % on income		
1.	Port as a whole	589.00	3.54%	-1321.94	-7.43%	-8800.86	-31.82 %	-7533.80	-11.88%
2.	Cargo Related Activity	4167.40	48.63 %	2663.76	30.58%	5627.14	43.61%	12758.32	41%
3.	Port and Dock Activity	-3800.91	(-361.38)%	-4330.78	-58.18 %	-12500.24	-158.16%	-20631.91	-89.24 %
4.	Estates Rental Activity	22.53	3.84%	45.05	7.48 %	72.14	11.59 %	139.72	7.53 %

B. Proposed Scale of Rates

- (i). The existing special rate for dredging is proposed to be merged with the basic vessel related charges applicable for the respective berths.
- (ii). An increase in the range of 3.6% to 3.9% is proposed in port dues.
- (iii). Pilotage fee is proposed in three slabs as per the revised tariff guidelines.
- (iv). Single rate of berth hire is proposed for each group of berths as against the existing seven tier structure.
- (v). The port has proposed 3% increase in the wharfage rate for a few commodities and 15% to 42% increase is proposed for a few other commodities. 17% increase is proposed in coal and coke handled through coal jetty and 15% in POL products.
- (vi). 3% increase is proposed in demurrage charge, license (storage) fee, and miscellaneous charges except for a few items. Weightment charge is proposed to be increased by 103%, cooper license fee and charges for issue of photo permits are proposed to increase by 85% to 97% and 100% increase is proposed in the license fee for entry of private cargo handling equipment.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of TPT was forwarded to the PSA SICAL Terminals Ltd. and concerned users / user organisations seeking their comments. The copy of the comments received from the user/user were forwarded to TPT as feedback information. The TPT has furnished its observations on the comments of the users / user organizations.

5.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the Tuticorin Port Trust was requested to furnish additional information / clarifications. The TPT has furnished its reply. On scrutiny of revised cost statements and the information furnished, the TPT was requested to furnish the additional information / clarifications on few more points. A summary of the queries raised by us and the clarifications furnished by the TPT are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply received from TPT
I.	Financial /Cost Statement	
(1).	Since the year 2006-07 is already over, the TPT has been requested to update the cost statement with 2006-07 actuals based on the draft Annual Accounts.	The TPT has furnished revised cost statements updating the figures with 2006-07 actuals. It has also furnished activity-wise / sub-activity-wise cost statements.
(2).	(i). The TPT in the instant proposal, by proposing to merge the capital dredging levy with the basic vessel related charges has also included the capital expenditure incurred towards the dredging project in the capital	The earlier loan obtained from Japan Bank for International Cooperation has been liquidated by repaying partly from port's own resources (Rs.47.58 crores) and obtaining a fresh loan

	<p>employed and claimed return thereon which is a change in the stand so far maintained by the TPT. The ROCE claimed on the capital dredging cost is found to be higher than the average annualised debt servicing cost included in the computation of the special rate.</p> <p>Explain the reason why all the vessel related tariff items should bear the burden of return on capital employed on the capital dredging cost which was not envisaged when the TPT had initially proposed to incur the said capital expenditure.</p>	<p>from IDBI for Rs.182.07 crores to be repaid in 7 years in quarterly installments. The debt servicing liability on account of this quarterly repayment is of the order of Rs.36.78 crores (consisting of principal to the tune of Rs.26.00 crores and interest Rs.10.78 crores) per annum. If the same is considered for tariff revision, it will cast a heavy burden on the users which the trade cannot bear. Therefore, it has been proposed to merge the project cost along with the other assets so as to recover the deficit. However, care has been taken to load the dredging levy component for the vessels which use the deep draft berths. The contention of TAMP as to bearing the burden of return on capital employed with respect to dredging cost by all vessel related tariff items is therefore justified considering the increased debt service liability on account of liquidation of the loan from JBIC.</p>
	<p>(ii). Furnish the cost position excluding the dredging levy. Also, furnish the earnings from the special rate for dredging and corresponding expenditure for vessels using deep draught berths separately for the years 2004-05 to 2009-10 in line with the general approach following during the last revision of this rate.</p>	<p>The TPT has furnished consolidated cost position excluding dredging levy. It has also furnished estimated annual operating cost of capital dredging for the years 2004-05 to 2009-10.</p>
	<p>(iii). As per clause 2.11.3. of the revised tariff guidelines, no increase is to be allowed in the surplus generating activities. The cost position excluding dredging levy shows an average surplus of 14.8% for the years 2007-08 to 2009-10. In the light of this position, the proposed increase of around 3.6% to 4% in vessel related charges in respect of vessels not availing deep draft berths, cargo related charges and miscellaneous tariff items should be justified. The TPT may propose a suitable reduction in the tariff items to the extent of revenue surplus reflected in the cost statement excluding the capital dredging component.</p>	<p>Consequent on the proceedings of the joint hearing, the dredging levy is proposed as separate levy as per the existing practice. Consequently, the cost statement is modified and revised cost statement (without dredging element) reflects a surplus of 7.47 % considering the actual position for the years 2004-05 to 2008-07 and projected figures for 2007-08 to 2009-10 with respect to relevant capital employed.</p>
	<p>(iv). Modification required in the proposed SOR may be indicated if the dredging levy is continued to be levied separately without merging with the basic levy as proposed by the TPT.</p>	<p>It has furnished a statement working out the percentage of dredging levy on basic vessel related charges in respect of vessels berthed at deeper draught berths (excluding levy on container berths) which works out 36.67% on an average for the years 2004-05 to 2009-10. For the years 2007-08 to 2009-10, the dredging levy on basic vessel related charges (excluding levy on container berths) is at 27% on an average.</p>
	<p>(v). (a). Please furnish a copy of the loan agreement with the IDBI indicating the rate of interest, tenure of loan and the repayment schedule.</p> <p>(b). A detailed debt servicing schedule for the entire period of the loan taken from the IDBI to refinance the project.</p> <p>(c). Furnish detailed analysis done by the port for its decision to refinance the yen loan with Indian currency. Also, forward a copy of the approval granted by the Competent Authority to the proposal for refinancing of the loan.</p>	<p>The TPT has furnished a copy of loan agreement, detailed debt servicing schedule for the loan taken from IDBI and a detailed analysis done by the port to refinance the loan with Indian currency.</p>
(3).	Traffic:	
(i).	<p>The cargo traffic is anticipated to increase by 18% in the year 2007-08 and 30% in the year 2009-10 over the traffic projections of the respective previous year. As against</p>	<p>The increase in cargo traffic in the year 2007-08 over the previous year is 6% and not 18%. In 2009-10, the cargo traffic is anticipated to</p>

	<p>this, the number of vessels is projected to increase by 5% and 13% during the corresponding years over the vessel traffic estimations of the respective previous years. Explain the reasons for variation in the growth projected in the cargo traffic vis-à-vis vessel traffic for these two years.</p>	<p>increase by 30% over the previous year due to the handling of coal (5.00 million tonnes) by NLC in the North cargo berth. However, the capital dredging project of 12.8 mtrs. draught is also anticipated in 2009-10 leading to enhanced parcel size of vessels in 2009-10 by nearly 30%. The beneficiaries are industrial coal, thermal coal, container vessels etc. Hence, the 30% increase estimated in the traffic projections in 2009-10 is fully justified. No adjustment is required in the Income estimation for the concerned years.</p>
(ii).	<p>Confirm whether the traffic forecast for the years 2007-08 to 2009-10 are in accordance with the 5 years / annual plan and current / expected growth. Furnish a copy of the target fixed by the Government for the years 2007-08 to 2009-10.</p>	<p>Traffic forecast for the year 2007-08 to 2009-10 is based on the B.E. 2007-08 i.e. 184.00 lakh tonnes and is increased by 5% every year. This is slightly different from the target fixed by the Ministry as the trend in traffic justify only 5% increase. It has furnished the copy of the target fixed by the Government.</p>
(iii).	<p>(a). Additional cargo-wise traffic anticipated to be handled on commissioning of additional coal berth for Tamilnadu Electricity Board, construction of berth No.9 and construction of 3 shallow draft berths may be indicated.</p>	<p>Additional 5 million tonnes have been considered in 2009-10 in respect of north cargo berth for handling coal for NLC.</p>
	<p>(b). Indicate the additional traffic likely to be handled due to the proposed investments on construction of berth No.9 and 3 shallow water berths envisaged to be operational from the year 2008-09 onwards.</p>	<p>The cargo Berth No.9 and 3 shallow water berths will have an annual capacity of 1.5 million tonnes and 0.75 million tonnes respectively. For NLC, 5.00 Million tonnes is considered and for shallow berths 5% increase in traffic over previous year is considered.</p>
	<p>(c). Clarify why berth hire charges in respect of the berths proposed to be newly constructed cannot be estimated separately based on the cost of the investments at the respective berths and cost of their operations instead of the proposal to bracket all berths together.</p>	<p>While the berths are constructed anticipating the volumes, the occupancy of the berths depends on various factors like congestion, availability of other similar berths like deep draft berths, general cargo berths etc., and hence, the berth hire charges on account of construction of new berths cannot be exactly identified distinctly. Hence, the vessels have been grouped according to the draft characteristics, viz., deep draft berths, earmarked berths or jetties/non-deep draft berths.</p>
(4).	Income	
(i).	<p>The estimate of vessel related income from foreign going vessels denominated in dollar terms may be adjusted with reference to the prevailing exchange rate. Also, indicate the reduction anticipated in the vessel related income on account of this adjustment separately.</p>	<p>The dollar rate on the date of hearing is reported to be 1 US \$= Rs.40.55. It has accordingly made suitable adjustment in the vessel related income in the revised cost statement filed on 20 August 2007.</p>
(ii).	<p>Income from usage of port's marshalling yard is estimated at 50% over and above the existing storage fee for covered / open area as against 150% increase over the present storage fee proposed in the separate proposal filed in this regard. The income from this tariff item may be modified in line with the tariff increase proposed by the port. Indicate the actual income earned at the proposed tariff levied on adhoc bags from July 2006 onwards.</p>	<p>The income from the usage of ports marshalling yard is worked out with respect to average earnings per usage of covered space of the port. That does not denote any linkage with respect to fixation of the said rate based on existing storage fee for covered space.</p>
(iii).	<p>(a). Please indicate the nature and quantum of 'congestion levy'.</p>	<p>The 'congestion levy' is collected as deemed shifting charges in order to quicken the process of clearance of vessels pertaining to Urea, MQP and Rock Phosphate by shifting of vessels to other vacant berths of lower draft. The amount of congestion levy collected during the year 2005-06 is Rs.4.12 lakhs and Rs.4.18 lakhs in 2006-07 (upto February 2007).</p>

	(b). Furnish an analysis of reduction observed in bunching of vessel at the Tuticorin Port on account Re. 1 PMT levied towards congestion w.e.f. from May 2005 with reference to the position obtained prior to introduction of the congestion levy. Congestion levy is generally introduced to relieve temporary congestion and need not be a permanent levy. TPT may consider to review continuing with the congestion levy approved by this Authority vide Order dated 20 January 2006.	Congestion levy is only a facilitating mechanism to speed up the vessel clearance when the same is required for incoming vessels waiting for berths. The congestion levy is to stand as a permanent arrangement in the interest of the clearance of vessels at the time of congestion in the backdrop of handling dusty cargoes in specific number of berths only, to meet environmental requirements.																														
(5).	Capacity:																															
(i).	The capacity utilisation indicated at 100% in Form No.2A does not appear to be correct since the actual traffic handled for the years 2004-05 and 2005-06 and estimated traffic for the subsequent years are found to be lower than the designed capacity assessed by the Port. The capacity utilisation may be corrected based on actual traffic handled/estimated for the years 2004-05 to 2009-10.	As per the guidelines of this Authority maximum permissible return will be allowed for capacity utilisation of 60% and above. The capacity utilisation is taken as 100% as total traffic actually handled is more than 60% from 2004-05 upto 2007-08. In respect of 2008-09 and 2009-10, the actual capacity utilisation in the projected traffic is 59.07% in 2008-09 and 54.54% in 2009-10. The capacity utilisation is less than 60% due to inclusion of dredging project in 2009-10. The enhanced capacity out of the project will be utilised only during the subsequent years.																														
(ii).	Furnish increase in the capacity envisaged in view of the investments proposed for construction of coal berths, shallow draft berths, etc. and also on account of productivity improvements expected to be achieved. Furnish detailed computation of capacity estimation for the years 2007-08 to 2009-10.	The increase estimated in the capacity of different cargo items for the year 2007-08 to 2009-10 is tabulated below: (In Million tonnes) <table><tr><th></th><th>POL</th><th>Coal</th><th>Container</th><th>Misc. Cargo</th><th>Total Capacity</th></tr><tr><td>Existing</td><td>2.30</td><td>6.250</td><td>5.0</td><td>7.0</td><td>20.550</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>---</td><td>---</td><td>---</td><td>---</td><td>20.550</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>1.875</td><td>6.775</td><td>1.875</td><td>1.875</td><td>32.95</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>---</td><td>5.0</td><td>4.80</td><td>3.75</td><td>46.50</td></tr></table>		POL	Coal	Container	Misc. Cargo	Total Capacity	Existing	2.30	6.250	5.0	7.0	20.550	2007-08	---	---	---	---	20.550	2008-09	1.875	6.775	1.875	1.875	32.95	2009-10	---	5.0	4.80	3.75	46.50
	POL	Coal	Container	Misc. Cargo	Total Capacity																											
Existing	2.30	6.250	5.0	7.0	20.550																											
2007-08	---	---	---	---	20.550																											
2008-09	1.875	6.775	1.875	1.875	32.95																											
2009-10	---	5.0	4.80	3.75	46.50																											
(6).	Operating Cost:																															
(i).	The operating cost relating to cargo handling and storage for the years 2006-07 is estimated to increase by 13%, port and dock facility by 7% and estate activity by 50% over the actuals of the previous year. Likewise, the management and general administration overheads are estimated to increase by 5.5% for the year 2006-07 over the previous year. As per clause 2.5.1 of the revised tariff guidelines, the escalation in expenditure projections should be with reference to the current Wholesale Price Index (WPI) which is reported at 4.5% for the year 2005-06 and adjusted for the traffic growth. In the light of this position, justify the escalation in the cost estimations beyond the stated level.	The figures for 2006-07 in respect of operating cost is based on the budget estimates and with respect to the requirement for 2006-07. Hence, the revised guidelines providing for escalation in expenditure with reference to current wholesale price index is not necessary for 2006-07. For the subsequent years, an increase of 5% is expected. This is within the admissible expenditure level.																														
(7).	Finance and Miscellaneous Expense:																															
(i).	Furnish the basis of considering pension payment at a constant figure of Rs.4 crores per annum for each of the years 2004-05 to 2009-10.	The pension payment is considered at constant level at Rs.4 crores per annum for each of the years from 2004-05 to 2009-10. It is an approximate amount computed @ 15% of annual salaries and wages (Basic pay + D.A.) to meet annual pension fund liability and 8.33% towards gratuity for each year.																														
(ii).	Confirm that one time expenses like arrears in wages, pension, VRS compensation, etc. are not included in the cost statement as per clause 2.5.2 of the revised tariff guidelines.	Arrears in wages, pension, VRS compensation are not included in the cost statement.																														
(iii).	The minutes of the meeting of the Board of Trustees of TPT dated 4 November 2006 (forwarded along with the proposal) contains a general statement to recover the accumulated deficit in the pension fund through a separate special rate. There is no concrete proposal in this regard.	The actuarial valuation of Pension Fund liabilities is Rs.200 crores as on 1.4.2006. As against this, the actual pension fund accumulated is Rs.117 crores. Therefore, the shortfall is to the extent of Rs.83 crores. This is proposed to be recovered over five years at																														

		<p>the rate of Rs.16 crores per annum as separate pension fund levy.</p> <p>Subsequently, the TPT has furnished a separate proposal vide letter no. A-11/2006-COST dated 31/5/2007 for recovery of Rs.16.60 crores per annum over five years period by proposing pension fund levy of 10.35% on the proposed cargo handling and vessel related charges.</p>															
(iv).	<p>(a). Furnish details relating to the pension liability as per the actuarial valuation done by the LIC of India, contributions made to the pension funds; additional contributions if any, made to meet the shortfall on the actuarial valuation and estimated pension payment for each of the years 2006-07 to 2008-10. A detailed computation of the actuarial valuation of pension by the actuaries appointed by the TPT may be furnished along with the report.</p>	<p>The pension fund liability gratuity and Superannuation fund liability as per actuarial valuation done by LIC of India as on 1 June 2008 are as follows:</p> <table> <tr> <th colspan="3">Rs. in crores</th></tr> <tr> <td>(a)</td><td>Existing employees superannuation fund</td><td>104.85</td></tr> <tr> <td>(b)</td><td>Existing employees Group Gratuity Fund</td><td>17.07</td></tr> <tr> <td>(c)</td><td>Existing pensioners pension fund liability</td><td>81.00</td></tr> <tr> <td>(d)</td><td>Total</td><td>202.98</td></tr> </table> <p>It has furnished detailed computation of recovery of shortfall in the pension fund based on the actuarial valuation from cargo and vessel related charges @ 10.35% over five years period from 2007-08 onwards.</p>	Rs. in crores			(a)	Existing employees superannuation fund	104.85	(b)	Existing employees Group Gratuity Fund	17.07	(c)	Existing pensioners pension fund liability	81.00	(d)	Total	202.98
Rs. in crores																	
(a)	Existing employees superannuation fund	104.85															
(b)	Existing employees Group Gratuity Fund	17.07															
(c)	Existing pensioners pension fund liability	81.00															
(d)	Total	202.98															
	<p>(b). Indicate the actual Pension fund balance as on 31 March 2007. Also, indicate the contribution made to the pension fund for the period 1 April 2007 upto 30 June 2007.</p>	<p>The actual pension fund balance as on 31.3.2007 was Rs.113.91 crores. The contribution made to the Pension Fund for the period from 1.4.2007 to 30.6.2007 is Rs.2.00 crores.</p>															
	<p>(c). Explain the reasons for excluding the estate income and railway income from the proposed special rate of 10.36% to recover the shortfall in the pension fund liability in the light of the fact that the pension liability will include the liability pertaining to employees deployed in railway activity and estate activity also.</p> <p>The TPT may alternatively exclude the pension liability of the employees who are deployed in the railway activity and estate activity from the pension fund liability for the purpose of arriving at the special rate on cargo / vessel related activity.</p>	<p>In the revised cost statement, the Pension Fund requirement is proposed alongwith the consolidated cost statement to work out the surplus deficit. Hence the question of recovery from estate income and railway income does not arise. However, it is pertinent to mention that being a post retirement benefit extended to the employees, the question of compartmentalization of such liability is not necessary. Hence, the treatment followed by TPT may be agreed to.</p>															
	<p>(d). The interest likely to be earned during three years 2007-08 to 2009-10 may also be considered while arriving at the shortfall in the pension liability.</p>	<p>Actuarial valuation already takes into account the interest income. Hence there is no need to make any change in the present working.</p>															
(8).	<p>The revised guidelines are applicable from 31 March 2005. Therefore, the treatment given by the TPT in respect of depreciation, royalty receivable from the PSA SICAL Terminals Limited, return on capital employed may be considered in line with the approach followed prior to the issue of the revised tariff guidelines for the financial years prior to 2005-06. The revised guidelines may be applied for the period subsequent to 31 March 2005 i.e. from the year 2005-06 onwards.</p>	<p>As directed by this Authority, the elements of depreciation and royalty receivable from PSA SICAL and return on capital employed are considered with respect to the revised guidelines from the year 2005-06 onwards.</p>															
(9).	<p>Depreciation:</p>																
(i).	<p>The computation of depreciation as per the Companies Act is in line with clause 2.7.1. of the revised tariff guidelines. The estimation of depreciation as per the Companies Act considered in the tariff fixation process is, however, found to be Rs.653.44 lakhs, Rs.644.39 lakhs, Rs.1118.85 lakhs and Rs.2602 lakhs higher during the</p>	<p>Comparative statement showing the depreciation rates adopted by the ports based on the Government guidelines and the provision available in the Companies Act is enclosed. Therefore, the deviation is to be admitted. The major difference between the</p>															

	years 2006-07 to 2009-10 respectively as against the depreciation estimated based on the life norms prescribed by the government in its Annual Accounts/Estimates. Explain the reasons for such wide variation in the depreciation computation. Also, indicate the rate of depreciation followed by the port in maintaining the books of accounts and depreciation rate considered as per the Companies Act for each of the asset groups.	methods of depreciation in Companies Act vis-à-vis port procedure approved by Government is the block depreciation provided in the Companies Act vis-à-vis depreciation for individual assets with different life periods as prescribed by the Government and adopted by port.																														
(10).	<p>(i). Furnish detailed computation of royalty receivable for the years 2007-08 to 2009-10 indicating the throughput considered and the royalty per TEU receivable as per the terms of the L.A.</p>	<p>The detailed computation of royalty receivable from 2007-08 and 2009-10 is furnished as below:</p> <table border="1"><thead><tr><th rowspan="2">Year</th><th rowspan="2">Throughput</th><th colspan="2">Royalty Rate per TEU</th><th rowspan="2">Total Amount of Royalty (Rs. in Lakhs)</th></tr><tr><th>1st April to 14th July</th><th>15th July to 31st March</th></tr></thead><tbody><tr><td>2007-08</td><td>359,000</td><td>748</td><td>1010</td><td>3360.95</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>423,500</td><td>1010</td><td>1313</td><td>5191.42</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>465,850</td><td>1313</td><td>1641</td><td>7205.04</td></tr></tbody></table>	Year	Throughput	Royalty Rate per TEU		Total Amount of Royalty (Rs. in Lakhs)	1 st April to 14 th July	15 th July to 31 st March	2007-08	359,000	748	1010	3360.95	2008-09	423,500	1010	1313	5191.42	2009-10	465,850	1313	1641	7205.04								
Year	Throughput	Royalty Rate per TEU			Total Amount of Royalty (Rs. in Lakhs)																											
		1 st April to 14 th July	15 th July to 31 st March																													
2007-08	359,000	748	1010	3360.95																												
2008-09	423,500	1010	1313	5191.42																												
2009-10	465,850	1313	1641	7205.04																												
	<p>(ii). Though the cost statement considers 50% of this revenue share as the income of the port for tariff review exercise, it is silent about the balance 50% required to be transferred to the Escrow Account to be created for this purpose as per the revised tariff guidelines. Indicate the investment (activity-wise) relating to creation / modernisation of port infrastructure which is proposed to be funded from the Escrow Account for the years 2007-08 to 2009-10.</p> <p>Please note that the investment made out of the Escrow Account will not qualify for ROCE. Also, note that the entire accrual in the Escrow Account will be taken as revenue of the port for tariff fixation purpose, if the funds in the Escrow Account are found to have been not utilised within five years as stipulated in clause 2.8.3 of the tariff guidelines.</p>	<p>The clause 2.8.3. of the revised tariff guidelines prescribe opening of escrow account and utilisation of the amount transferred to escrow account within 5 years. In as much as the stipulation of the TAMP guidelines is for the years from 2005-06, the instance of providing evidence for utilisation of the said amount does not arise upto 2009-10. Therefore, it is not found necessary to modify Form 4. The comments of this Authority that investment made out of the escrow account will not qualify for return on capital employed are noted.</p>																														
(11).	Capital employed:																															
(i).	<p>(a). The TPT has proposed addition to the gross block to the extent of Rs.28.97 crores, Rs.56.29 crores, Rs.208.00 crores and Rs.524.25 crores for the years 2006-07 to 2009-10 respectively. Details of the project / feasibility reports relied upon for taking such investment decisions may be furnished along with recommendations contained in these reports.</p>	<p>It has furnished details of present status of capital expenditure on the major additions proposed to the gross block of assets as given below:</p> <table border="1"><thead><tr><th colspan="5">(Rs. in crores)</th></tr><tr><th>S No.</th><th>Particulars</th><th>2007-08</th><th>2008-08</th><th>2009-10</th></tr></thead><tbody><tr><td>(1).</td><td>Construction of coal berth at NBW for NLC-TNEB</td><td>—</td><td>40.00</td><td>—</td></tr><tr><td>(2).</td><td>Construction of berth No.9</td><td>—</td><td>40.00</td><td>—</td></tr><tr><td>(3).</td><td>Construction of shallow draught berth (3 nos).</td><td>—</td><td>30.00</td><td>—</td></tr><tr><td>(4).</td><td>Procurement of equipment / floating craft</td><td>—</td><td>25.00</td><td>23.90</td></tr></tbody></table>	(Rs. in crores)					S No.	Particulars	2007-08	2008-08	2009-10	(1).	Construction of coal berth at NBW for NLC-TNEB	—	40.00	—	(2).	Construction of berth No.9	—	40.00	—	(3).	Construction of shallow draught berth (3 nos).	—	30.00	—	(4).	Procurement of equipment / floating craft	—	25.00	23.90
(Rs. in crores)																																
S No.	Particulars	2007-08	2008-08	2009-10																												
(1).	Construction of coal berth at NBW for NLC-TNEB	—	40.00	—																												
(2).	Construction of berth No.9	—	40.00	—																												
(3).	Construction of shallow draught berth (3 nos).	—	30.00	—																												
(4).	Procurement of equipment / floating craft	—	25.00	23.90																												

	(b). Please furnish the present status of execution of the proposed projects which are included in the capital employed for the years 2006-07 to 2009-10.	<table><tr><td>(5). Replacement of tug equipment</td><td>25.84</td><td>38.00</td><td>—</td></tr><tr><td>(6). Deepening of channel berths etc dredging the dock basin</td><td>—</td><td>—</td><td>450.00</td></tr><tr><td>(7). Upgradation of port electrical system</td><td>—</td><td>—</td><td>58.00</td></tr><tr><td>(8). Others</td><td>36.35</td><td>11.80</td><td>1.28</td></tr><tr><td>Total</td><td>62.19</td><td>49.80</td><td>510.28</td></tr></table>	(5). Replacement of tug equipment	25.84	38.00	—	(6). Deepening of channel berths etc dredging the dock basin	—	—	450.00	(7). Upgradation of port electrical system	—	—	58.00	(8). Others	36.35	11.80	1.28	Total	62.19	49.80	510.28
(5). Replacement of tug equipment	25.84	38.00	—																			
(6). Deepening of channel berths etc dredging the dock basin	—	—	450.00																			
(7). Upgradation of port electrical system	—	—	58.00																			
(8). Others	36.35	11.80	1.28																			
Total	62.19	49.80	510.28																			
(ii).	(a). Justify the reasons for considering the proposed investments of Rs.40 crores in construction of coal berth at NBW for NLC and Rs.80 crores in construction of berth Nos. 9 and shallow of draught berth in the year 2008-09, when no significant growth in the traffic on account of these investments is envisaged.	(a). The investments in respect of coal berth at NBW for NLC is meant for commissioning in 2009-10 to accommodate 6 million tonnes of thermal coal meant for NLC and has been incorporated in the traffic projections. The traffic meant for 3 numbers of shallow water berths is already taken into consideration in the traffic projections for 2009-10.																				
	(b). Indicate the sanctioned amount of the capital expenditure proposed towards deepening of channels/berths and the year-wise plan of the capital expenditure. Furnish a copy of the said project report.	(b). The plan expenditure for deepening the approach channel and harbour basin to 12.8 mtrs draught is over a period of 18 months spread over from 2007-08 to 2008-09 at a total cost of Rs.442 crores. A copy of the Project Report is furnished to substantiate its estimates.																				
	(c). Confirm if the work has been awarded. If so, furnish the details.	(c). The prequalification of the bidders is over. The tender document is open for sale from 26 July, 2007. In principle approval of the Government is obtained. The financing plan is awaiting the approval of Cabinet.																				
	(d). Indicate the tentative period when the proposed project is likely to commence and the period of completion.	(d). The period of the project is for a period of 18 months proposed for opening for traffic in 2009-10.																				
	(e). Clarify whether the proposed investment will benefit all the size of vessels or is it particularly for vessels availing specific berths with deep draft facility.	(e). The investment is intended to benefit all existing deep draught vessels arriving at the port especially Thermal Coal Vessels and main line container vessels and also will attract new container and bulk cargo vessels of higher parcel size. Impact is already included in the traffic projections.																				
(iii).	Confirm that only completed and commissioned assets are shown under capital employed and also condemned and fully depreciated assets are excluded.	It is confirmed that only completed and commissioned assets are shown under capital employed and condemned and fully depreciated assets are excluded.																				
(iv).	Furnish estimated reduction in the unit operating cost, if any, estimated additional traffic, estimated increase in capacity, improvement in operational efficiency on account of each of the proposed additions to the gross block for each of the projects for the years 2006-07 to 2009-10.	The impact of the proposed investments on increasing the throughput/capacity, reduction in unit operating cost, etc., with reference to each of the proposed addition is not possible as the addition to the capacity pertains to a block of uniform facilities like deep draft berths, non-deep draft berths and dedicated jetties.																				
(v).	The individual sub-activity-wise cost statements may be updated with the classification of assets as per format prescribed by this Authority.	The sub-activity-wise cost statements are already updated with the classification of assets as per the format prescribed by this Authority.																				
(vi).	(a). Furnish detailed computation of revised capital employed duly classifying the assets into business assets, business related assets and social obligation assets. Also, furnish the relevant details activity wise/sub-activity wise. (b). Explain specific reasons for the variation observed in the gross block of assets considered in the year 2006-07	(a). The classification of assets as furnished earlier under Format 4B stand as there is no change in the schemes meant for completion for the years 2007-08 to 2009-10. (b). The depreciation as per Companies Act 1956 is applied on the Net Block Value of																				

	<p>with the closing balance of the previous year or make suitable correction in the cost statement.</p> <p>(c). Confirm that the categorisation of assets as business related assets and social obligation assets is in line with clause 2.9.8. of the revised tariff guidelines. Categorisation of assets pertaining to school building of the port, employees' quarters, etc., may be explicitly indicated alongwith the rationale for such classification.</p> <p>(d). Clarify under which category the proposed investment of Rs.20 crores in the years 2007-08 for widening of port roads and Rs.25 crores for the project of NH 7A in the year 2008-09 are classified for computation of ROCE. Also, confirm whether such a classification is as per the terms of the revised tariff guidelines</p>	<p>assets as on 31 March 2005 coinciding with the implementation of TAMP guidelines. Hence, the value as on 31 March 2006 will be different from what the figures reported in the Balance Sheet as on 31 March 2006.</p> <p>(c). It has confirmed that the categorisation of assets as business related assets and social obligation assets is in line with clause 2.9.8. of revised tariff guidelines. The assets pertaining to school building of the port, employee's quarters etc. are explicitly indicated as required.</p> <p>(d). Proposed investment of Rs.20 crores is for internal roads and is therefore classified as business asset. The investment of Rs.20 crores on widening of internal roads is meant for converting the existing two lane road into four lane road within the port limits from wharf end to outside the port check post to facilitate quick movement of vehicles, equipments plying in the port.</p> <p>The amount of Rs.25 crores is contribution to Tuticorin Port Road company Ltd., and hence is excluded from capital employed in the revised cost statement.</p>																												
(vii).	<p>(a). The estimation of sundry debtors, cash balance in computation of the working capital is not found to be per the norms prescribed in the revised tariff guidelines. Modify these estimates in line with clause 2.9.9. of the revised tariff guidelines.</p> <p>(b). The basis of estimation of current liabilities for the years 2006-07 to 2009-10 may be justified with reference to the actuals reported in the Annual Accounts for the past three years.</p>	<p>The estimation of sundry debtors, cash balance in respect of working capital is updated with respect to the revised tariff guidelines and the same is incorporated in the revised cost statement.</p> <p>The estimation of current liabilities for the years 2006-07 to 2009-10 is justified with reference to the actuals reported in the Annual Accounts for the past three years subject to the escalation in costs.</p>																												
(12).	<p>(i). The expenditure relating to the electricity overheads excluded from the net surplus / deficit in view of the separate proposal filed by TPT for fixation of levy for recovery of overhead charges on electricity do not match with the electricity overheads estimated by the TPT in that proposal. Please modify these figures to ensure that the electricity overheads excluded from the general revision proposal tallies with the separate proposal filed by the TPT in this regard.</p> <p>(ii). Since this tariff revision exercise pertains to the next three years i.e. 2007-08 to 2009-10, the adjustment by way of excluding the overheads relating to electricity from the general revision of tariff may be considered from the years 2007-08 onwards and not for the past period 2004-05, 2005-06 and also 2006-07.</p>	<p>The expenditure relating to electricity overheads excluded from the revised cost statements is based on R.E. 2006-07. The estimation of electricity overheads consolidated in the separate proposal filed by the TPT is modified to that extent.</p> <p>The direction of this Authority to exclude the electricity overheads from 2007-08 onwards is confirmed.</p>																												
(13).	<p>(i). With reference to the submissions made in Form B, please furnish detailed computation of Rs.58.67 lakhs savings reported due to improvement in the berth day out of ship. Also, indicate where the savings achieved by the port is reflected by way of reduction in per unit cost in the cost statement.</p>	<p>The TPT has furnished a statement to show the savings due to improvement in productivity:</p> <p style="text-align: right;">(Rs. in lakhs)</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>04-05</th><th>05-06</th><th>06-07</th><th>07-08</th><th>08-09</th><th>09-10</th></tr><tr><td>Tonnage handled</td><td>158</td><td>171</td><td>173</td><td>183</td><td>195</td><td>254</td></tr><tr><td>Fuel cost per tonne</td><td>21</td><td>20</td><td>21</td><td>20</td><td>20</td><td>15</td></tr><tr><td>Variable cost per tonne</td><td>23</td><td>19</td><td>22</td><td>21</td><td>23</td><td>24</td></tr></table>	Particulars	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	Tonnage handled	158	171	173	183	195	254	Fuel cost per tonne	21	20	21	20	20	15	Variable cost per tonne	23	19	22	21	23	24
Particulars	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10																								
Tonnage handled	158	171	173	183	195	254																								
Fuel cost per tonne	21	20	21	20	20	15																								
Variable cost per tonne	23	19	22	21	23	24																								

	<p>(ii). Furnish a detailed analysis to conclusively establish that the savings, if any achieved, in the cost is due to efficiency / productivity improvement. Also, indicate that at the same level reduced per unit cost is estimated for the future period 2007-08 to 2008-10 for claiming the benefit of efficiency improvement in this tariff validity cycle.</p>	<p>The capacity addition during 2007-08 to 2008-10 do not bring 100% capacity in initial years while expenditure projections do not increase in the same proportion especially in respect of fixed cost. Therefore, the same level of reduced unit cost is not possible for estimation.</p>												
	<p>(iii). The revised tariff guidelines stipulate the tariff should be linked to benchmark levels of productivity. TPT has not indicated anything about productivity levels to be maintained for various operations / services. The TPT has reported that the ship berth-day output has improved to 5382 tonnes in the year 2005-06 from 3000 ship berth-day output achieved in 2001-02.</p> <p>If benefit of efficiency improvement is to be considered in this tariff cycle, the TPT may consider prescribing the improved productivity level achieved in the ship berth-day output during the year 2005-06 as the benchmark level in its Scale of Rates. Also, propose a suitable scheme to allow rebate over the notified rates if productivity falls below the benchmark level.</p>	<p>The direction of this Authority to allow rebate over the notified rates with productivity falling below the benchmark level is not practical in its case. The port facilities and ship's own facilities work alternatively without any strict stipulation for use of port's equipment or to use ship's derricks. In the circumstances, port cannot assume responsibility for poor performance. Also, for the same reason, TPT cannot indicate any prescribed productivity levels for various operations for the services in the standards of compact service by port alone or user alone.</p>												
(14).	Form 7.													
(i).	<p>The working capital was considered as nil in the last tariff Order for reasons already explained in the said Order. As against this position, the capital employed considered for the years 2002-03 and 2003-04 with reference to actuals is found to include working capital. Since this analysis is to compare the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order, the computation of capital employed may be modified maintaining the position / approach followed in the last tariff Order.</p>	<p>The direction of this Authority to calculate working capital considering the estimates in the last tariff Order is complied with at Form 3A.</p>												
(ii).	<p>The TPT has continued to levy the tariff approved in September 2002 for the period beyond 2003-04. The analysis of the surplus/deficit for the past period may, therefore, also include actuals for the period 2004-05 to 2006-07. The approach followed in the last tariff Order and the revised tariff guidelines applicable from 31 March 2006 may be applied while analysing the financial position for these years.</p>	<p>(a). This Authority vide the Order dated September 2002 wanted the port to review the tariff within six months of the date of the Order. Therefore, the surplus/deficit for the years 2002-03 and 2003-04 have been considered for the purpose of working out the surplus or deficit for the past period. Figures for 2004-05 to 2006-07 form part of the current revision exercise and hence not considered in the calculation of surplus/deficit for the past period.</p> <p>(b). The net surplus/deficit including dredging activity considered in our last tariff Orders for the years 2002-03 and 2003-04 vis-à-vis the actuals indicated in Form 7 furnished along with the initial proposal is given below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Rs. in lakhs</th></tr> <tr> <th>Year</th><th>Net surplus as per 2002 Order</th><th>Actuals as per Form-7</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2002-03</td><td>804.69</td><td>409.79</td></tr> <tr> <td>2003-04</td><td>528.66</td><td>272.82</td></tr> </tbody> </table>	Rs. in lakhs			Year	Net surplus as per 2002 Order	Actuals as per Form-7	2002-03	804.69	409.79	2003-04	528.66	272.82
Rs. in lakhs														
Year	Net surplus as per 2002 Order	Actuals as per Form-7												
2002-03	804.69	409.79												
2003-04	528.66	272.82												
(15).	<p>Justify the reasons for proposing increase in the cargo handling charges to the extent of 15% to 42% in the light of the fact that the cargo handling activity reflects an average revenue surplus of 41% for the years 2007-08 to 2008-10.</p>	<p>As already detailed in the previous revision exercise, the issue of removing of cross-subsidisation across the services is inevitable in the current port scenario involving high vessel related cost and the need for progressive concessional rates for vessel related charges in the interest of international trade. Similarly, within the services like cargo handling services, the demand for handling certain cargo items are highly elastic with respect to the rates prevalent in neighbouring ports.</p>												

		thereby requiring reduced rates. This would not be granted diluting the existing revenues; but, is to be continued by means of increase in rates for other cargo items which are inelastic in their demand for call at the ports like captive cargo of Thermal Coal, Copper Concentrate, POL Products etc. This has led to the differential rates of increase/decrease by the port so as to have competition in the southern waters.															
(16).	<p>Clause 2.11.4. of the revised tariff guidelines stipulates that cross subsidisation shall be restricted with the ultimate objective of phasing it out. Since, no reduction is proposed in the surplus generating activities, cross subsidisation is already available from the surplus cargo handling activities to the vessel related activities which are in deficit.</p> <p>Clause 2.11.3 of the revised tariff guidelines states that no increase is to be allowed in the surplus activities if such increase is sought to prescribe lower tariff for other any sub activity/service/facility or otherwise. The proposal of TPT seeking hike in surplus activity is not found to meet this clause of the revised tariff guidelines and its impact likely to increase the flow of cross subsidisation. Please comment.</p>	Though clause 2.11.4. of the revised tariff guidelines stipulate for restriction of cross subsidisation and finally phasing it out, the actual scenario in ports like differential tariff due to the port incurring a huge expenditure on capital dredging from its own resources in the interest of international trade make the vessel related charges costlier in the port. Therefore, the concept of non-allowing of any increase in the surplus generating activities cannot be imposed on the ports with the above constraint of operations. Ports should have the leverage to make moderation or differential treatment in price fixation for certain cargo items considering the nature of captive/non-captive cargoes so as to increase their throughput. Hence, this Authority is requested to consider the proposal in the backdrop of constraints expressed above and approve the differential treatment in respect of the issue of surplus/deficit activity.															
(17).	<p>Furnish a statement indicating additional revenue likely to accrue to the TPT for each of the years 2007-08 to 2009-10 on account of the following modifications proposed in the Scale of Rates:</p> <p>(i). Revision proposal in the existing Scale of Rates (activity-wise/sub-activity wise details).</p> <p>(ii). Modification proposed in the existing conditionalities (for each of the proposed modification having financial impact).</p> <p>(iii). New tariff items (item-wise)</p> <p>(iv). New conditionalities (item-wise).</p>	<p>Impact of the modifications proposed in Scale of Rates is as follows:</p> <p style="text-align: right;">(Rs. in lakhs)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th><th>Particulars</th><th>Impact</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>i.</td><td>Revision proposed in the existing Scale of Rates (activity-wise/sub-activity wise details).</td><td>- 715.40</td></tr> <tr> <td>ii.</td><td>Modification proposed in the existing conditionalities (for each of the proposed modification having financial impact)</td><td>NIL</td></tr> <tr> <td>iii.</td><td>New tariff items (item-wise) (a) Deemed shifting charges. (b) Charges for usage of Marshalling yard.</td><td>25.97 18.00</td></tr> <tr> <td>iv.</td><td>New conditionalities (item-wise).</td><td>NIL</td></tr> </tbody> </table>	Sl. No.	Particulars	Impact	i.	Revision proposed in the existing Scale of Rates (activity-wise/sub-activity wise details).	- 715.40	ii.	Modification proposed in the existing conditionalities (for each of the proposed modification having financial impact)	NIL	iii.	New tariff items (item-wise) (a) Deemed shifting charges. (b) Charges for usage of Marshalling yard.	25.97 18.00	iv.	New conditionalities (item-wise).	NIL
Sl. No.	Particulars	Impact															
i.	Revision proposed in the existing Scale of Rates (activity-wise/sub-activity wise details).	- 715.40															
ii.	Modification proposed in the existing conditionalities (for each of the proposed modification having financial impact)	NIL															
iii.	New tariff items (item-wise) (a) Deemed shifting charges. (b) Charges for usage of Marshalling yard.	25.97 18.00															
iv.	New conditionalities (item-wise).	NIL															
II.	General																
(i).	This Authority has allowed flexibilities to all major ports to reduce the rates prescribed in its SOR at their discretion mainly on commercial consideration. Such reduction, if any, affected by the TPT may be listed out and the consequential effect of such concessions granted on growth of traffic and impact on reduction of revenue may be analysed item-wise and furnished.	<p>> Concession offered to the tune of Rs.88.34 lakhs in 2004-05 to package marine charges for container vessels of 16001 to 21000 GRT and beyond 21000 GRT. This resulted in increase in traffic of direct vessel calls from Singapore/Klangin in the east and Salah in the west.</p> <p>> Concessions offered based on the Government's direction to give 65% concession to main line container vessels of above 1800 TEUs capacity (impact of</p>															

		<p>Rs.582.24 lakhs). Similarly, 10% concession introduced on other vessels with effect from 1.7.2004 upto 31.3.2006. However, both the concession did not result in appreciable improvement in the container traffic during the period.</p> <p>10% concession for netty introduced on the container vessel and Norton lines were offered in 2005-06. Concession of Rs.33.49 lakhs was offered as a result for new lines called at the port.</p>
(ii).	Explain the action taken by TPT with reference to Chapter 7 of the revised tariff guidelines.	<p>Proposal for fixation of charges for Tuticorin Port Trust Cargo Handling Labour Pool, a scheme administered by virtue of Memorandum of Settlement through the Traffic Manager of the Tuticorin Port Trust is submitted which is for consideration with the Authority.</p> <p>Another proposal to fix rates for mobile crane supplied by M/s. PSTS & Sons, has also been submitted to the Authority. Regarding other authorised service providers, the port is taking action to submit the proposal to the authorities by collecting it from the concerned authorised service providers.</p>
III. Scale of Rates		
(1).	Chapter I – General Terms and conditions	
(i).	The proposed provision at note no. vi (b) relating to interest on delayed payments/refunds may be modified prescribing a specific interest rate based on the prevailing Prime Lending Rate of the State Bank of India.	The instruction to adopt the specific interest rate based on the prevailing prime lending rate of State Bank of India is incorrect.
(ii).	(a). With reference to the proposed provisions no.(x), (xi) and (xii), the port may comment on insuring the equipment and recovering the damages from the insurance company as recommended in clause 2.14. of the revised tariff guidelines.	IPA is studying the issue for common guidelines to be adopted by all the Ports.
	(b). The revised cost statements includes estimate of Rs.2 crores per annum for the years 2006-07 to 2009-10 towards insurance of port equipment/assets. Since the insurance cost is considered as an element of cost in the tariff revision exercise, the actual cost of damage, if any, to such equipment which are covered by insurance arrangement can be recovered from the insurance company. The proposed note nos. (x), (xi) and (xii) may therefore be suitably modified in line with clause 2.14. of the revised tariff guidelines.	Port has not entered into any insurance package with any insurance company. Ports' insurance fund is less than the normally required fund size. The provision for insurance is towards the specific risks against natural calamities like floods, cyclones, Tsunami etc. The risks do not cover other damages due to operational issues. Hence, the damages caused to the account of the users while in operation in the port required to be covered by the existing general terms and conditions vide s.no.x,xi,xii and hence the same are to be retained.
(iii).	The following general conditionality should be included in the proposed SOR as per clause 2.15. of the tariff guidelines: "Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port".	This conditionality is already incorporated in berth hire charges and anchorage fees and hence specific stipulation as shown in the guidelines does not arise.
(2).	Schedule 1 – Port dues	
(i).	Explain the reasons for modifying the unit of levy of port dues for coastal vessel restricting it upto maximum of three entries once in 30 days. Also, furnish the details of number of vessels which entered more than once in a month and those which entered more than three times in a month during the last three years.	The provision of payment of port dues for coastal vessels once in 30 days subject to a maximum of 3 entries is based on the earlier provisions of Indian Ports Act, 1908 and is being continued. The beneficiaries of this provision in its port are mostly thermal coal

	<p>Since port dues is a fee for entry of a vessel, the practice of levying port dues for coastal vessel once in 30 days may be reviewed. Adjustment in the frequency of visit should be accompanied by reduction in the unit of levy.</p>	<p>vessels and 50% of oil vessels. For coal vessels alone it can reduce rate by 50% per entry.</p> <p>A statement in this connection is furnished which show that on an average a coal vessel enters the port twice every month.</p>
(3).	Schedule 2.1 – Pilotage fee	
(i).	<p>Explain the basis of arriving at the proposed tariff for the first slab, i.e. upto and inclusive of 30000 GRT for each group of berths.</p> <p>In view of submissions made by various users/ user association that most of the vessels arriving at the Tuticorin port are lower than 30,000 GRT, the TPT may consider to review the proposed three tier slabs such that the impact of the proposed tariff is not significant on any particular category of vessels which is predominant in the port.</p>	<p>It has furnished the average GRT of vessels handled in the respective berths.</p> <p>Subsequently, based on the discussions in the joint hearing, the slabs for Pilotage fee is retained as per existing Scale of Rates.</p>
(ii).	<p>Proposed note no.1. may be modified to explicitly state that the composite pilotage fee shall include shifting of vessels done for port convenience as well.</p> <p>The existing shifting element included in the composite fee may be separated and the unit rate of the composite pilotage fee may be reduced correspondingly.</p>	<p>The direction of this Authority to include shifting of vessels for port's convenience is noted.</p> <p>In view of its proposal to reduce the charges with respect to the current earnings, the existing shifting element of 25% and 50% may be retained as Towage and Pilotage activity taken together is in the losing proposition.</p>
(iii).	<p>General note no.2(b): Justify the proposed shifting charge at 25% / 50% of pilotage fee in case of shifting between the berths in the light of the fact that the charges for shifting to anchorage is also proposed at the same level. The TPT may consider to propose shifting charges between the berths on per GRT of vessel with reference to the cost of services provided for shifting a vessel between the respective berths without linking it to pilotage fee as advised in last tariff order and subsequent orders approving shifting charges for various movements. The charges may be proposed in 3 tier slabs with sliding rates on the incremental GRT as per clause 6.10. of the revised tariff guidelines.</p>	<p>(a). The percentage of 25% / 50% of pilotage fees in case of shifting between berths is with reference to the distance involved alongside the berths and across the performance in North Breakwater and South Breakwater. Charges for shifting to anchorage is equivalent to the full pilotage fee considering uniform operation of bringing the vessel from anchorage to the berth and vice-versa. In order to simplify the collection of shifting charges in the backdrop of nature of operations in Tuticorin Port, the shifting charges prescribed at certain percentage of pilotage fee may be retained. The question of sliding rates on the incremental GRT is automatically taken care of by the percentage of basic pilotage fee. Hence, the said classification may be retained.</p> <p>(b). It has subsequently vide letter No A-1/1/2006-COST dated 31/5/2007 submitted that cost based rates for shifting would very high and the trade might not accept it. Hence it has proposed shifting charges at 25% / 50% of pilotage charges for shifting between various berths.</p>

(iv).	<p>The Authority while approving the Order No.TAMP/22/2003-TPT dated 22 June 2004 relating to levy of pilotage fee for shifting of vessels not conforming to the productivity norms advised TPT to include broad guidelines regarding productivity norms to be complied by vessels.</p> <p>The TPT has, however, not considered the suggestion made by this Authority and has proposed to continue with the existing provision. TPT is again advised to adhere to the suggestion made by this Authority in this Order and propose suitable modification in note no.8 to bring in transparency in shifting mechanism.</p>	<p>The achievement of productivity norms as the reason for shifting of vessels is accepted in principle. However, the principle cannot be very strictly applied to it considering the reasons for non-achievement of productivity norms like waiting for the berth, availability of sufficient number of lorrys, usage of ship's gear for handling of cargo in berths not provided with wharf cranes, etc. Hence, some sort of subjectiveness and flexibility is required for retaining such delays and consequent loss in productivity taking into account the available requirement for the berths and vessels waiting at the anchorage. The issue of shifting for non-performance based on productivity may not be insisted upon when the handling of the vessels by both the port as well as ship's own derricks and private equipment are strictly not comparable or correlated with the productivity norms.</p>
(v).	<p>Explain the basis and the reasons for introducing the proposed note no. 9(a) about levy of cleaning charges at Re.1 per tonne for removal of all bulk import/export spilled cargo including granite blocks and logs (but excluding general cargo and machinery).</p> <p>Examine whether this levy based on per tonne basis item can be merged with the wharfage charge. If so, please propose suitable modification in the draft proposed Scale of Rates.</p>	<p>In the revised proposed Scale of Rates filed subsequently, TPT has deleted the said conditionally from the pilotage schedule and shifted it to wharfage schedule.</p>
(vi).	<p>The proposed note no.3 already prescribes various movements of vessels, which will be treated as shifting for the port convenience. Explain the reasons, therefore, for introducing the proposed note no.10 giving discretion to Chairman TPT to decide port / agent's convenience for shifting of vessel on every occasion.</p>	<p>In order to overcome specific operational problems, the note no.3 is inserted.</p>
(vii).	<p>TPT may review the existing structure of shifting charge and propose it on per GRT of vessel with reference to the cost of services provided for shifting a vessel between the respective berths / anchorage without linking it to pilotage fee. The TPT may also attempt to rationalize and simplify this schedule.</p>	<p>A separate rate is worked out and submitted.</p>
(viii).	<p>Explain the basis of arriving at the proposed shifting charges on per GRT of a vessel in your subsequent letter dated 29 May 2007.</p>	<p>The proposed shifting charges are with reference to the existing pilotage charges and arrived at on the existing percentages for shifting between berths of North Break Water / South Breakwater and berths between North Break Water and South Break Water.</p>
(4).	<p>Schedule 2.3. - Tug Hire fees.</p>	
(i).	<p>With reference to the hire charges for tug launches prescribed in Sl. No.2 (i) and (ii), the TPT may consider to prescribe rates according to the capacity range of the craft instead of individual names.</p>	<p>The requirement of TAMP to fix the tug hire charges with respect to capacity, range of the craft is accepted and will be incorporated.</p>
(ii).	<p>The proposed note number 1 may be modified to state that tug service provided as part of shifting charge will also be without any charge since shifting charge includes tug services.</p>	<p>The requirement to include tug service within the ambit of shifting charge is incorporated.</p>
(iii).	<p>With reference to the proposed note number, 5, please confirm that the plying of floating craft outside the port limits is not restricted by any other law / regulations particularly the Harbour Craft Rules of the TPT.</p>	<p>It is confirmed that port's floating crafts are eligible to ply outside the port's limit based on clearance from the statutory authority, viz., Muzenille Marine Department as well as Harbour Craft Rules of TPT.</p>

(5)	Schedule 2.4 - Berth hire fees.	
(i).	Explain the basis of arriving at single berth hire rate for each group of berths as against the existing seven tier structure.	In view of the retention of existing slabs for berth hire charges as per the discussions held at the joint hearing, the issue of single berth hire charges is not relevant.
(ii).	In view of the concern raised by the users on the single berth hire rate proposed by the TPT, the port may examine the possibility of proposing two or three tier slabs based on the average position obtained for the past two years so that the impact of rationalisation is not significant on any particular category of vessels.	The issue is not relevant in view of the clarifications furnished in point 5(i) above. The slabs proposed in the revised proposed Scale of Rates are the same as at present. Hence, the users concern on the issue is addressed.
(iii).	(a). The existing SOR requires the concerned officer to give notice period of atleast 12 hours in advance to vacate the berth. Explain the reasons for proposing to reduce this notice period to 4 hours at Sl. No.4.	The period of notice of atleast 12 hours in advance to vacate the berth is with reference to the port's account in case of non-performance of the vessel to vacate. A notice period of 4 hours is prescribed for the purpose of the vessel to give vessel readiness signal and for cessation of berth hire after the period of 4 hours.
	(b). Broad guidelines / circumstances under which the Deputy Conservator will exercise to issue notice to a vessel to vacate the berth may be indicated and incorporated in the proposed Scale of Rates.	Already available in Scale of Rates under 2.4.1. Note No.(3).
	(c). Proposed provision at note No.3 relates to cessation of berth hire after the prescribed time limit and does not prescribe the broad guidelines for issuing notice to a vessel to vacate the berth. The TPT is again requested to propose broad guidelines/circumstances under which the Deputy Conservator will exercise to issue notice to a vessel to vacate the berth in the proposed Scale of Rates.	The Deputy Conservator will issue notice to a vessel to vacate the berth if the productivity norms are not complied with despite instructions to improve the same to ensure quick turnaround of the vessel in the Berthing Committee Meeting considering parcel size of the vessel and productivity mechanism of handling the said cargo in the respective berths.
(iv).	(a). Justify the proposed rebate of 20% in the berth hire charge if crane is not made available with reference to the cost of providing such a service. Since the unit of levy of berth hire on GRT of vessel is applicable on per hour basis, the unit of offering rebate should also be available correspondingly on per hour basis instead of per shift basis. The proposed note no.4(b) may be modified in the light of this observation.	(a). Earlier TPT agreed to furnish a separate calculation in this regard. It has subsequently submitted that there is no justification for the proposed rebate and hence the proposal with the provision is withdrawn.
	(b). Explain the reasons for deleting the rebate of 20% on the berth hire charge for non - crane berths in the subsequent letter of TPT dated 29 May 2007.	(b). It has subsequently clarified that the clause providing for rebate of 20% of berth hire charges is retained and is not removed. What is proposed is the withdrawal of consent to introduction of rebate in berth hire for continuous one hour or more due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the Port. This is because in Tuticorin Port, the ship derricks also work even if the wharf crane is available and the usage of wharf crane is at the option of the user. Hence, clear demarcation and identification of the time due to non-provision of wharf crane attributable to the port is not possible from operational point of view. Therefore, the said clause need not be incorporated.
	(c). Please indicate the berths where the crane is provided by the port / authorised service provider. Clarify whether the existing / proposed berth hire charge includes crange component in respect of berths where the cranes are provided by the private service provider authorised by	(c). TPT provides 3 numbers 20T ELL Wharf Cranes in Berth Nos. III and IV at present. In other berths, there is no provision of wharf cranes and hence rebate is allowed in such berths.

	the port. If so, the TPT may propose suitable reduction in the proposed berth hire to the extent of craning component included in the berth hire since the users will have to pay hire charge of crane to the service provider.	
(v)	Flowing from the principles prescribed in the tariff guidelines, the TPT may incorporate the following conditionality: "No berth hire shall be levied for the period when a vessel idles at a berth for continuous one hour or more due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port."	The said provision is incorporated as suggested by Authority.
(vi)	(a). The reasons for introducing the proposed note no.9 about levy of one day berth hire charge for cancellation of services requisitioned including amendment to berthing schedule, cancellation of berthing, amendment to computer entry, etc., may be explained in the light of the fact that such a tariff is not prescribed in the SOR of any other port. Clarify why such cancellation charges is not proposed as a specific rate as in case of pilotage fee instead of linking it to the berth hire charge. (b). The explanation furnished by TPT does not explain the reasons why the cancellation charges must be linked to berth hire, which is levied on GRT of a vessel hence our query was reiterated.	(a). The cancellation charges in note is a penalty for vessels in cancelling the requisition, which should have linkage to GRT instead of uniform rate of penalty. (b). The linkage to GRT of the vessel is only to work out and fix the amount of charges payable. Hence, the same may be retained.
(8)	Schedule 2.5 - Anchorage fees	
(i)	(a). The various conditionalities prescribed under this schedule are not found to be in line with the conditions approved by this Authority vide Order No.TAMP/80/2003-TPT dated 16 March 2004. Explain the reasons for proposing these modifications in the existing conditionalities. (b). Indicate additional income likely to accrue to TPT on account of the proposed modification in the existing provisions relating to anchorage fee for each of the years 2007-08 and 2009-10 based on the statistical information available for the past period.	(a). The provision of levying anchorage charges if stay of vessels is more than 24 hours and 48 hours for vessels going to Maldives and to Colombo respectively is to permit such vessels from using anchorage space for stay without paying any charges which were omitted to be included in the earlier amendment. (b). Additional income from anchorage fee is already incorporated in the working. The average annual income comes to Rs.30.00 lakhs.
(ii)	(a). This Authority while approving anchorage fee as interim arrangement vide Order No.TAMP/80/2003-TPT dated 16 March 2004 had specifically advised the port to propose separate GRT based anchorage fee with reference to the location of anchorage depth available of anchorage, depth available thereat etc., without linking it with berth hire charges at the time of next tariff revision. The TPT has, however, not adhered to our suggestion while filing the instant tariff revision proposal. The proposed rates may be reviewed duly considering the advice rendered earlier. (b). Anchorage fee on GRT basis with reference to the location of anchorage, depth available at anchorage etc., has been prescribed at some of the other major ports like Mumbai Port Trust, etc. The TPT is therefore, again requested to review the proposed anchorage fee duly considering the advice rendered earlier.	In respect of anchorage fees, the earlier proposal was in the light of prescribing a penal charge on vessels for stay at anchorage for longer period. Prescribing per unit charge based on duration at anchorage is not relevant as it is not a service based facility for the vessels. Hence, the Authority may accept the port's proposal without any modification. Unlike other ports, in Tuticorin Port, the depth available at anchorage is uniform and hence, fixing differential rates according to depth is not relevant. Hence, the port's proposal may please be retained.
(7)	Schedule 3.1 - Wharfrage dues.	
(i)	Wharfrage charge may be proposed based on the cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of cargo as prescribed in clause 4.2.2 of the revised tariff guidelines. The TPT may	Wharfrage charges directly based on cost of handling cannot be implemented suddenly in the current context since the element of cross subsidisation across the service level already

	accordingly consider rationalising and simplifying the wharfage schedule. Also, furnish a brief note explaining how the proposed wharfage schedule satisfies the stipulations of the revised guidelines.	exists between the cargo handling, storage and port & dock facilities.
(ii).	(a). The port has proposed 3% increase in the wharfage rate for a few commodities and 15% to 42% increase for a few other commodities despite the cost statement projecting 41% revenue surplus position for the three years under consideration. In this context, furnish a copy of the market survey analysis done by the port for arriving at the proposed wharfage rates.	The differential percentage of revision adopted for different cargoes is related to the sensitivity of the said cargo in the light of the Scale of Rates prevailing in the neighbouring ports of Chennai and Cochin. The users also wanted to have competitive rates for such sensitive cargoes so as to improve the throughput through the port. In the context, the issue of market survey analysis is not very much relevant except the feedback from the users for said differential treatment.
	(b). The proposed increase of 17% in coal and coke handled through coal jetty and 15% in POL products need to be justified in the light of the fact that these sub-activities i.e. coal handled at coal jetty is in surplus of 92% and oil handling activity reflects an average surplus of 67% for the three years under consideration.	Since there is a need for cross subsidisation within the service and across the service for reasons explained earlier, the increase in tariff of captive cargo are projected higher though the sub-activity relating to coal handling / POL handling are generating heavy surplus.
(iii).	Furnish the analysis done by the port for proposing differential increase in the wharfage based on segmental analysis of captive and non-captive cargo items.	In the light of the current proposal for reduction in vessel related charges and retaining existing charges except Industrial Coal (for which a 10% reduction is offered), the issue is not relevant.
(iv).	(a). Explain the reasons for classifying sulphur and rock phosphate under two categories i.e. as fertilizer and other than fertilizer. The differential rate proposed for sulphur and phosphate other than fertilizer may be justified with reference to the additional cost involved in handling this cargo with reference to cost involved for handling sulphur and rock phosphate as fertilizer.	The cargo rock phosphate is imported as fertilizer component for manufacturing finished fertilizers. At the same time, one company doing manufacturing activity also imports rock phosphate. Hence, in order to make a distinction and make a special rate for fertilizer materials, the differential classification of sulphur and rock phosphate is introduced.
	(b). With reference to the reply, it was clarified that the end use of a cargo item by different users may not be a relevant factor for determining the tariff to be levied by the port. As per clause 4.2.2. of the revised tariff guidelines, the wharfage charge must be proposed based on the cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of cargo. The TPT may review the differential wharfage rate proposed for sulphur and rock phosphate used a fertiliser and other than fertiliser and consider to propose a uniform rate as prescribed in the existing SOR.	The suggestion made by this Authority is complied with in the revised proposal.
(v).	Justify the reasons for proposing wharfage rate for copra cake at par with charcoal with reference to the cost involved for handling both the commodities.	Copra cake and charcoal are not frequently handled cargo and the quantity handled is also very much less in the port. Hence, both are proposed to be charged at the same level at Rs.28/- per MT. It has confirmed that the method and cost handling copra cake is similar to that of charcoal.
(vi).	Coal and coke handled through coal jetty (other than thermal coal) is entitled for coastal concession as per our Order No.TAMP/4/2004-Genl dated 7 January 2005 and subsequent amendment dated 15 March 2005. Likewise, LPG is also entitled for coastal concession as per the clarification furnished by the Ministry of Shipping. The TPT may therefore, propose concessional wharfage rate for these two cargo items as well.	Though the TPT initially argued that as per TAMP guidelines, concessional tariff is not applicable in respect of coal and coke handled through coal jetty and POL products, it has subsequently in the revised proposal prescribed concessional wharfage rate for these two cargo items.
(vii).	Advalorem rates proposed for serial number 18 to 23 should be done away with in view of clause 4.2.2. of the revised tariff guidelines. The wharfage for these items	The issue of phasing out of advalorem wharfage rate will be considered at the time of next general revision. Till then, the existing

	may be proposed based on weight or volume of cargo with reference to the cost of handling the relevant cargo instead of advalorem rate.	classification of advalorem wharfage may be continued.
(viii)	The proposed note 1 states that in case of export cargo wharfage shall be levied as declared in the EGM or with reference to the entire admitted quantity whichever is higher even if the EGM is declared less than the admitted quantity. Explain the reasons for proposing to introduce this note. Also, explain the prevailing method of recovering wharfage on export bulk cargo.	As per the existing note 1, wharfage charges on bulk cargo items shall be levied on the manifested tonnage of the vessels. The reasons for prescribing the higher of the EGM quantity or entire admitted quantity if EGM declared is less than the admitted quantity is to avoid audit remark of short collection when actually admitted quantity based on weighment is higher than the EGM quantity. Therefore, the same may be retained. Similarly, audit is also raising the point of short collection in case of import wharfage based on import manifest which is less than the current weighed quantity in port weighbridges. Therefore, the provision in respect of export general manifest may also be extended to import cargo items as per import general manifest.
(ix)	The proposed note no.5 is not clear whether the levy of wharfage rate in case of unloading and loading of cargo as restow in the same vessel will be once or twice. The proposed note may be modified to make it more explicit.	The amendment prescribed in the SOR of Chennai Port Trust Scale in respect of cargo loaded in a vessel and subsequently unloaded due to various reasons of non-levy of wharfage on reshipment has been incorporated in the revised proposal.
(x)	The proposed note 7 about levy of wharfage rate for miscellaneous articles at the highest rate may be modified to state that the wharfage in such case will be levied based on the rate applicable for individual cargo items. If ascertaining the rate of individual cargo items is not possible, mean rate of the articles contained in the package may be considered.	The system of billing the individual rate is the only possibility for identification of cargo for levy of wharfage. Hence, the existing provision of the highest rate may be retained so as to ensure simplicity in calculations. The revenue on account of this is almost 'nil'. It is only to tide over the situation of rare handling, such a provision is available, and hence, the same may be retained.
(xi)	Explain the reasons for proposing note no.15 about levy of minimum wharfage rate of Rs.50/-	The minimum wharfage rate of Rs.50/- per MT is intended to cover the charges of wharfage and other administrative charges of billing and postage. Hence, the same may please be retained.
(B)	Schedule 3.2. Demurrage charges	
(i)	The proposed provision to commence free period for import cargo from the day following the date of completion of 50% discharge of goods from the vessels is not found to be in line with the revised tariff guidelines or in line with the prescription at the other major ports. The proposed provision may be modified in line with the revised tariff guidelines.	The intention to commence free period for import cargo from the day following the date of completion of 50% of discharge of goods from the vessels is to ensure speedy clearance of the cargo making available sufficient space for fresh cargo, and to speed up the quick turn round of vessels. Hence, the proposed provision may be accepted and incorporated considering the limited space available in the wharf areas where cargo items are being stored in the transit sheds/open space.
(ii)	Explain the reasons for proposing around 2% to 3% increase in the demurrage charge in view of the surplus position reflected in the cargo handling activity for all the three years under consideration.	Demurrage charges are not for a basic service facility, but for ensuring the usage of transit sheds and open transit areas in the limited wharf space by quick clearance so as to admit fresh cargo items without any delay. Hence, the service activity in cargo handling cannot be correlated with the entries proposed which was in confirmation with the percentage of deficit. However, the issue is insignificant in as much as the port earns around Rs.100 lakhs on an average from the demurrage charges which is not even 1% of the total wharfage income.

(18).	<p>The proposed note no. 1(ii) under Schedule 3.2.2. gives discretionary powers to Chairman (TPT) to declare some warehouse(s) as transit sheds in case of shortage of space in transit sheds on case to case basis. The proposed note may be modified to specify the circumstances whereby or broad guidelines under which the warehouse(s) will be declared as transit sheds to maintain transparency in the approach.</p>	<p>The provision to declare some warehouse(s) as transit sheds in case of shortage of space in transit sheds on case to case basis is intended to tide over the congestion in the wharf area in respect of bulk cargo arrivals of wheat, raw cashew etc. Normally, warehouses are not allotted as transit sheds and the issue cannot be generalised and hence discretionary powers of Chairman to declare some warehouse(s) as transit sheds on operational necessity is in the interest of cargo arrivals. The same provision, which was approved during 2002 revision, may therefore be retained. It has subsequently further clarified that the existing clause prescribe that in exigencies, if import/export cargo require transit space and the transit sheds are full, warehouse/s may be earmarked for storage of cargo on transit terms. This is self explanatory and is felt sufficient.</p>
(iv).	<p>With reference to the proposed note no.11, the TPT may consider to propose specific rate for re-stacking of cargo at VOC berth for rail movement based on the cost of providing the service instead of proposing to levy demurrage charge for offer this service</p>	<p>The proposal to levy demurrage charges for restacking of cargo at VOC berth is intended to give some free period to cargo and hence the demurrage provision is proposed and the same may be retained.</p>
(v).	<p>Incorporate the following condition flowing from the principle prescribed in the revised tariff guidelines that users should not be made to pay for the delays attributable to ports:</p> <p><i>"Demurrage charges on cargo shall not accrue for the period when the TPT is not in a position to deliver / ship cargo when requested by the user."</i></p> <p>Similar condition may also be incorporated for storage charges on containers in the schedule pertaining to container related charges.</p>	<p>The suggestion is agreed and will be incorporated.</p>
(vi).	<p>Also incorporate a conditionality to state that if operational area is leased on rental to users, demurrage charge on cargo shall not be levied again as per Clause 4.6 of the revised tariff guidelines.</p> <p>Similar condition may be inserted in the Schedule pertaining to storage charge on container also.</p>	<p>It has agreed to incorporate the said provisions</p>
(9).	Schedule 3.3. - Licence (Storage) Fee:	
(i).	<p>Justify the proposed increase of 3% in the storage fee in view of the surplus position reflected in the cargo handling activity for all the three years under consideration.</p>	<p>3% increase in storage fee is in conformity with the deficit percentage worked out in Annexure 3A of the port's working submitted vide letter No.A-1/1/2005-COST dated 13.1.2007. Hence, the same may be admitted without considering the surplus/deficit in cargo handling equipments.</p>
(ii).	<p>(a). Section 49 empowers this Authority to fix the rates and conditions in respect of land and properties of the major ports used specified purposes. The reference given in the proposed note no.1 to Section 49 of the MPT Act is not found to be relevant.</p>	<p>It is relevant.</p>
	<p>(b). With reference to reply, TPT is requested to confirm whether the proposed note no. 1 in Schedule 3.3. Licence (Storage fee) stating that no land or shed shall be used except under a license issued for such purpose by TPT is in conformity with the provisions in the Major Port Trusts Act, 1963. If so, the relevant provision may be highlighted.</p>	<p>It has confirmed that the said conditions is incorporated in the Scale of Rates in conformity with the Major Port Trusts Act, 1963 (Section 49(1)(c)).</p>

(iii)	The proposed note no. 8 about levy of rental / demurrage charge for remaining packing materials such as gunny bags / pallets seems to be incomplete. The proposed note may be modified to explicitly specify the time period within which the packing materials should be cleared after the cargo is exported / imported beyond which the demurrage / rental charges will be applicable.	The proposed note is modified to state that such a levy will be levied for packing material remaining beyond one day of the date of complete shipment / discharge of cargo.
(10)	Chapter-IV - Container Related Charges.	
(i)	Justify the proposed increase of 3% in the container related charges in view of the surplus position reflected in the cargo handling activity.	The increase of 3% is in line with the deficit percentage arrived as per Annexure 3A.
(ii)	(a). Explain the basis of the proposed levy of 50% of the rate for storage charge for stuffing / destuffing in the port fenced area. The TPT may consider to propose a specific rate for stuffing / destuffing of cargo based on the cost of the services provided instead of linking it to the storage charge.	(a). Storage charges for stuffing / destuffing operations in the port fenced area is only a token provision and no specific cost of the service is involved in the exercise by the port. This is a concessional rate proposed for stuffing / destuffing operations.
	(b). From the reply furnished by TPT it appears that port will not charge storage charge on containers separately during the period of stuffing/ destuffing operations but only levy the proposed charge at 50% of storage rate for stuffing / destuffing in the port fenced area near warehouses. Please confirm. Indicate tariff levied for stuffing/ destuffing operations in port-fenced area in the present scenario.	(b). The proposal is for fixing concessional charges for stuffing and destuffing operations inside port fenced area on area basis. The storage charges on containers is separate for levy and has no relation with the proposed concessional charges.
(11)	Chapter-V - Miscellaneous charges.	
(i)	(a). The proposed increase of around 3% in the other miscellaneous services may be justified and sub-activity/main activity under which the services relating to weighbridge is captured in the cost statement may be clarified to justify the proposed increase of 103% in the weightment charges.	This is not relevant in the context of the revised proposal as no increase is proposed in cargo related charges.
(ii)	(b). Schedule 5.02. Charges for hire of wharf cranes and other mechanical appliances.	
	(a). The hire charges proposed for 18 tonne grab wharf crane at Rs.1042.35 (Sl. No.1) for foreign category seems to contain some typographical error since it is found lower than the concessional tariff proposed for the coastal category. The typographical error, if any, in the proposed rate may be corrected.	(a). The rate for foreign category in respect of 10-T grab wharf crane is corrected as Rs.1192/-.
	(b). This Authority while approving the rate for 20 tonnes wharf grab crane vide Order No.TAMP/12/2003-TPT dated 15 March 2004 had advised TPT to review this rate based on the actual performance details at the time of the next tariff review. The TPT, however, has not considered our suggestions while filing the general revision proposal.	(b). It has furnished the cost statement of 20 tonnes wharf grab crane to justify the proposed rate. As per this statement the rate works to be Rs 3125.23 per hour as against proposed rate of 9925.16 per shift (i.e. Rs 1240.64 per hour).
	(c). The proposed note number 1 seems to be inconsistent and ambiguous. It is not clear under which circumstances the hire charges for wharf crane proposed in the Schedule 5.02.02 will be levied by the TPT.	(c). The note number 1 under Schedule 5.02.02 will be modified to state that wharf cranes (without grab) shall be provided by TPT without charge for the purpose of loading and unloading of vessels including barges and lighters. (since the same is included in the Berth hire).
(iii)	The surcharge of 20% proposed in note no.1 under Schedule 5.03. for use of harbour craft and equipment outside the port limits contradicts the provision elsewhere proposed in the SOR wherein it is mentioned that the port shall levy the charges prescribed in the schedule for plying the floating craft outside the port limits.	The inconsistency in the note no.1 for collection of surcharge of 20% under charges prescribed will be removed by deleting the word "crafts". Hence, the provision elsewhere may not apply in the given circumstances.
(iv)	Schedule - 5.04. Way leave charges	
	(a). The Tamil Nadu Electricity Board had pointed out that way leave charges in respect of conveyor system must be levied based on the land occupied and not on the tonnage of cargo handled by the TPT. This Authority had advised	(a). The issue of fixation of way leave charges on sq. mtr. basis for land allotted as against the tonnage basis is being examined separately and will be intimated in due course. Till then,

	the port to examine the point made by TNEB and propose suitable modification in the next tariff revision proposal. The TPT has not furnished any reply on the points made by the TNEB. The TPT is again requested examine the point made by the user and propose suitable modification in the proposed Scale of Rates.	the existing arrangement may be allowed to continue as it is based on an agreement with TNEB earlier.
	(b). The TPT may consider to modify the formula proposed for calculation of area chargeable as way leave charges in line with the principles evolved in the JNPT case vide Order No.TAMP/41/2003-JNPT dated 10 August 2004.	(b). The points made by this Authority referring to the Order dated 10 th August 2004 pertaining to JNPT is examined with respect to the conditions prevailing in Tuticorin Port. The issue of multi layer pipelines stack and area being shared with roads, railways and jetties do not apply. The formula adopted is based on the length of the pipelines multiplied by the diameter of the pipelines + 30 cm working space. This is found to be reasonable, and hence, change is not felt necessary. For underground space, the formula adopted will be modified in line with the prescription made in the JNPT case.
(v).	Schedule 5.10 – Charges for hire of dry dock. Note 14 – When the port is expected to works round the clock, it is not understood why over-time of staff should be levied separately. The port is requested to indicate the number of instances where staff is deployed over-time for offering dry docking facilities and cost involved thereat.	The clause regarding over time of staff is persisting for long since 1979 and is being collected separately and the three-shift working pattern is not available due to shortage of staff, and hence, people are to be engaged on over time for which the charges are required to be collected. However, as far as current dry docking yard in Zone-B is concerned, the dry dock is currently catering only to port's crafts of less than 10-T BP and mooring boats and water barges. It is not being hired out to others.
(vi).	Justify the proposed increase of 100% in the license fee for entry of private cargo handling equipment at Sl. no.5, Schedule 5.17 in the light of the fact that the increase in the license fee proposed for entry of other vehicles is at 3% in this schedule.	The license fee for entry of private cargo handling equipment at Sl. no.5 under Schedule, 5.17 is to have a distinction between the entry of equipment inside the port area and within the security wall of the port area so as to ensure the requirement of the equipment.
(vii).	With reference to the passenger toll and charges for vehicles accompanying passengers proposed in Schedule 5.18, the TPT may consider to propose the concessional tariff applicable for the coastal category.	The direction to propose concessional tariff applicable for coastal category is accepted and will be incorporated in the draft Scale of Rates.
(12).	It is understood that the Tamil Nadu Electricity Board have filed a writ petition in the Hon'ble High Court of Madras with reference to the last tariff revision approved by this Authority in October 2002 about significant increase in vessel related charges in respect of their vessels and that the Hon'ble High Court has given an interim order in their case to pay 50% of the differential amount between the pre-revised and revised rates till final disposal of the case. Please forward a copy of the Order passed by the Hon'ble High Court of Madras in this regard. Since the matter is subjudice, please clarify whether the increase proposed in the current tariff revision proposal will apply to the TNEB pending the disposal of the Writ Petition.	It has accordingly forwarded copy of the said Order of the Hon'ble High Court dated 30 March 2004. In as much the current proposal is for reduction of vessel related charges, the question of increase is not relevant. However, pending decision on the Petition by the Hon'ble High Court, the existing order of the Hon'ble High Court will be adhered to. This may please be suitable incorporated in the Order of the Authority.

5.2. The revised net surplus/deficit position for the port as a whole excluding dredging levy for the three years 2007-08 to 2009-10 is tabulated below:

A. Consolidated cost statement excluding dredging levy

Particulars	(Rs. in lakhs)		
	2007-08	2008-09	2009-10
Operating Income	15890.21	16866.95	20128.98
Operating Expenditure including Management and General overheads	7003.51	7849.86	9675.34
FME – FMI	295.36	286.54	277.11
Surplus /Deficit	8591.34	8730.55	10176.51
Capital Employed	29823.99	46804.21	52248.46
ROCE at 16% / 8.35%	4558.79	7372.29	15160.43
Electricity overhead proposed to recovered separately	56.34	58.02	68.02
Surplus /deficit after ROCE	3876.20	7314.27	15100.41
Less: Pension fund deficit ***	1660.00	1660.00	1660.00
Less: Impact of reduction proposed in vessel related charges	697.71	718.64	740.20
Less: Deficit in railway activity	-40.99	0.00	0.00
Net Operating Surplus/Deficit	1590.19	-942.35	-7324.10
Surplus / Deficit as % of total operating income	10.01 %	-5.58 %	-36.39 %

*** The TPT has proposed to recover Rs.1660 lakhs per annum to meet the shortfall in the Pension fund from the surplus reflected in the cost statement. Thus its earlier proposal to recover a special rate of 10.35% as levy to meet the shortfall in the Pension Fund liability based on the actuarial valuation stands withdrawn.

5.3. The net surplus/deficit for the past period 2002-03 to 2006-07 furnished by the TPT is shown below:

Year	(Rs. in lakhs)			
	Net surplus/deficit as per our Order		Actuals	
	Including dredging	Excluding dredging	Including dredging	Excluding dredging
2002-03	804.69	762.13	(406.75)	Not furnished
2003-04	725.58	518.68	(272.62)	Not furnished
2004-05	—	—	(2407.63)	1119.23
2005-06	—	—	1694.49	4665.71
2006-07	—	—	(60.14)	5420.74

6. The Tuticorin Port Trust has forwarded the revised draft proposed Scale of Rates (SOR) and has also simultaneously forwarded the revised draft proposed SOR to the users/user organisations. In the revised proposed Scale of Rates filed in July 2007, the TPT had proposed further increase in the port dues and proposed to modify the schedule of pilotage fee and berth hire charges. The wharfage schedule was retained as per its initial proposal.

7.1. A joint hearing in this case was held on 13 July 2007 at the Tuticorin Port Trust premises. At the joint hearing, Tuticorin Ship Agents Association, Indian Chamber of Commerce & Industry (ICCI), Tuticorin Custom House Agents' Association (TCHAA), Southern Petrochemical Industries Corporation Ltd. (SPIC) and DCW Ltd. have filed written submission.

7.2. It was decided at the joint hearing that TPT would initiate action on the following points:

- Cost statements would be updated with reference to actuals for the year 2006-07.
- Complete details of dredging levy recovered and the amount spent on servicing loan and other appropriation out of this collection would be furnished. This analysis should cover the entire period from introduction of dredging levy till date.

- (iii). The proposal would be revised with reference to the submissions made by the users on pilotage fees, dredging levy, weighbridge charges, etc. with suitable adjustment in rates that may warranted elsewhere in the proposed Scale of Rates.
- (iv). Reconsider the method of charging way leave charges from the Tamil Nadu Electricity Board.
- (v). Review the proposal comprehensively in the light of the above observations and file a revised proposal with revised cost statements and draft Scale of Rates to be filed. The TPT was also advised to simultaneously, circulate the revised proposal to all concerned users allowing them 10 days time therefrom to furnish their comments to TAMP and TPT.

8.1. With reference to the points made at the joint hearing, the TPT has furnished revised cost statement and revised proposed Scale of Rates.

Modifications in the cost statements

- (i). The cost statements are updated with 2006-07 actuals.
- (ii). An increase of 7% in the traffic projections in 2007-08 and thereafter an overall 5% increase is estimated for 2008-09 and 2009-10. In respect of coal vessels, additional traffic of 5 Million Tonnes is expected to be handled by Neyveli Lignite Corporation (NLC) which is also considered to determine the vessel related earnings for 2009-10.
- (iii). The US dollar rate as on the date of joint hearing is reported to be Rs.40.55 as against Rs.45.02 considered in its initial proposal. In the revised cost statement, vessel related income is reduced by nearly 9.93% to factor loss of revenue due to decrease in the dollar rate.
- (iv). The past deficit of Railway Activity can not be absorbed since the proposal for revision of railway siding charges is pending with Railway Board for more than five years. Even if sanction for revision is received, the same will have prospective effect. Therefore, 50% deficit from 2004-05 to 2006-07 is considered and set off from the overall surplus position of the port reflected in 2007-08.
- (v). As regards expenditure, 5.4% annual increase is adopted over 2006-07 figures.
- (vi). Dredging expenditure for deepening to 10.7 mtrs is delinked from capital employed. The existing dredging levy is proposed to be retained separately at the existing rate as per the prevailing system.
- (vii). Return on Capital employed is adopted at 16% as per TAMP directions for the years 2007-08 to 2009-10 as against 15% considered earlier. ROCE is computed at 15% for the years 2005-06 and 2006-07.
- (viii). The net surplus/deficit reflected by the revised cost statement for the port as a whole as well as activity-wise is tabulated below:

Sl. No.	Particulars	2007-08		2008-09		2009-10		(Rs. in lakhs)	
		Rs. in lakhs	Surplus / Deficit as % on Income	Rs. in lakhs	Surplus / Deficit as % on Income	Rs. in lakhs	Surplus / Deficit as % on Income	Total Surplus / Deficit for the three years	Average Surplus / Deficit as % of operating Income
1.	Port as a whole	3932.53	24.75%	1378.22	8.16%	-4983.92	-24.76%	326.83	2.72%
2.	Cargo Related Activity	5399.16	60.83%	3851.28	39.93%	5854.47	47.59%	15104.91	49.45%
3.	Port and Dock Activity	-1645.78	-25.88%	-2658.17	-40.24%	-11034.53	-154.12%	-15338.5	-73.35%
4.	Esprit Rental Activity	179.16	29.54%	185.1	29.07%	198.14	29.33%	560.40	29.31%

8.2. The TPT has submitted that the reduction proposed in vessel related charges is as per discussion with users on 23 July 2007.

8.3. The TPT has submitted that the revised cost statement reflects an average surplus of 7.47% for the years 2004-05 to 2009-10 i.e. Rs.707.17 lakhs per annum on an average. It is proposed

to adjust the estimated surplus against the reduction proposed in vessel related charges and revenue impact on other items as tabulated below:

(Rs. in Lakhs)		
Sr. No.	Particulars	Impact of proposed modification per annum
(a)	Reduction proposed in the vessel related charges to the extent of 5.00% (Rs.238.56 lakhs) and in the case of cargo related charges no reduction proposed except 10.00% reduction in Industrial Coal(Rs.38.55 lakhs) per annum.	277.11
(b)	Difference between 30% dredging levy and 15% dredging levy not collected on Port Dues and Pilotage fees from container vessels.	284.78
(c)	Difference between 33.45% dredging levy required and proposed 30% dredging levy on other than container vessels for deep draft berths	134.84
(d)	Impact of proposed 5% reduction on basic vessel related charges on the dredging levy	44.30
	Total (a) to (d)	721.03

Major modifications proposed in the revised proposed Scale of Rates :

- (i). Based on the submissions made by users / user associations, special rate for capital dredging is continued to be levied separately as per the prevailing practice instead of its earlier proposal to merge it with vessel related charges. No increase is proposed in the dredging levy in the revised proposal.
- (ii). The existing structure of pilotage and berth hire is proposed to continue instead of berth-wise three tier slabs proposed in the initial tariff proposal. In case of port dues as well, the existing structure is retained instead of berth-wise port dues proposed in the initial proposal.
- (iii). Reduction of around 5% is proposed in vessel related charges viz. port dues, pilotage and berth hire as against 3.3% to 3.6% increase proposed in the initial proposal.
- (iv). Existing wharfage rates is proposed to continue except for reduction proposed in industrial coal from existing rate of Rs.30 PMT to Rs.27 PMT in the revised proposed Scale of Rates.
- (v). No revision is proposed in container related charges, demurrage charges and other miscellaneous charges.
- (vi). Charges for weighment bridge and licence fee for entry of vehicles/equipment is maintained at the existing level.

Capital Dredging

- (i). The TPT has furnished a statement of capital dredging account for the years 2000-01 to 2006-07 based on the actuals which is summarised below:

(Rs. in lakhs)								
Sl. No.	Particulars	2000-01	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07
I.	Income							
	Dredging Levy	988.66	1026.45	938.00	892.13	1060.49	1146.66	1320.12
	Total Income	988.66	1026.45	938.00	892.13	1050.49	1146.66	1320.12
II.	Expenditure							
(i).	Depreciation	218.90	218.57	218.57	292.05	258.65	258.65	258.65
(ii).	Interest on loan from foreign source-JBIC	752.34	749.75	806.78	883.37	422.95	0	0
(iii).	Interest on loan from other institution (IDBI)					236.95	1077.99	908.99
(iv).	Repayment of loan					5436.28	2600.00	2600.00
(v).	Total Depreciation and Debt-Servicing Cost	969.24	968.32	1025.33	1175.42	6354.84	3936.64	3767.64

- (iii) It has also worked out dredging levy considering the debt servicing burden had the Japan Bank International Company (JBIC) loan (since liquidated) continued for the full term of 27 years instead actual debt burden based on IDBI loan of 7 years obtained to discharge the JBIC loan. Accordingly, as per its working the special rate for capital dredging works out on an average at 33.96% on the basic vessel related charges in respect of deep draft berths. However, it proposes to continue with the existing dredging levy.

8.4. The TPT has subsequently made some corrections in the schedule of shifting charges.

8.5. The TPT has submitted that the revised proposed Scale of Rates was simultaneously circulated to the concerned users/user associations for their comments to TAMP. The comments received from users / user associations with reference to the revised proposal were forwarded to TPT as feed back information. The TPT has furnished its comments on the comments of the users / user associations.

9.1. In view of some gaps observed in the revised cost statement the TPT was requested to furnish additional information/modification on a few points. The TPT has furnished the requisite clarifications and has modified the estimation of capital employed in the revised consolidated cost statement filed subsequently. A summary of queries raised and reply furnished by TPT is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply received from TPT
(i).	Furnish a reconciliation statement in case the estimates considered in the cost statement for the year 2007-08 vary from Revised Estimates	<p>(a). The income estimated in the revised cost statement furnished in August 2007 is with reference to the targeted traffic of 203.85 lakh tonnes as per the target mentioned in the draft Memorandum of Understanding with the Ministry of Shipping. The traffic for the years 2008-09 and 2009-10 is estimated at (Draft MOU target) 215.52 lakh tonnes and 276.12 lakh tonnes.</p> <p>In respect of expenditure, projections are arrived with a 5.4% increase adopted over 2006-07 actuals.</p> <p>(b). The Revised Estimates for 2007-08 were finalised only in October 2007. The estimations in revised cost statement filed in August 2007 will, therefore, differ from the Revised Estimates 2007-08.</p>
(ii).	Confirm the income from dredging levy is at existing rates for the years 2007-08 to 2009-10.	The income from dredging levy is reported at Rs.1463.01 lakhs, Rs.1543.25 lakhs and Rs.1687.30 lakhs for the years 2007-08 to 2009-10 respectively.
(iii).	Clarify whether the impact of revision expected in salaries and wages are considered in the estimates	The impact of wage revision has been included in cost statement at 25% of existing salaries and wages. The impact of revision in salaries and wages is estimated at Rs.697.71 lakhs, Rs.718.64 lakhs and Rs.740.20 lakhs in each of the years 2007-08 to 2009-10 and shown as a separate entry in the cost statement.
(iv).	The royalty receivable from PSA SICAL Terminals Limited estimated in the revised cost statement filed on 8 January 2008 do not match with the royalty estimated in its initial communication. The reasons for the variation in this figure may be explained alongwith detailed computation thereof.	Difference in royalty estimation is on account of on going disputes with the BOT Operator by way of court cases and representations made by the operator to Government/TAMP.
(v).	Confirm whether the vessel related charges (excluding dredging levy) from deep draught berths estimated at sl No 4 in Annex II of your letter dated 20 August 2007 include the vessel related income from berth no VIII	It is confirmed that the vessel related charges (excluding dredging levy) shown in the said Annex include the vessel related earning in respect of berth no VIII as well.

<p>(vi). Confirm the present status as well as the expected date of commissioning of the projects proposed to be added to gross block of assets during the years 2007-08 to 2009-10 in respect of main items. Also, forward a copy of the Government sanction obtained for the projects of deepening the channels/ berths, etc.</p>	<p>(a) It has furnished the present status of the seven main schemes as well as expected date of commissioning of the proposal projects which is summarised below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Particulars</th> <th>Amt. In crores</th> <th>Expected date of completion</th> <th>Project status on 30.11.07</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007-08 Widening and Strengthening of Port roads from western boundary to Green gate</td> <td>20.00</td> <td>7.11.07</td> <td>Scheme completed</td> </tr> <tr> <td>2008-08 Procurement equipment</td> <td>12.90</td> <td>Dec. 2008</td> <td>By December 2008</td> </tr> <tr> <td>2008-10 (i). Deepening of channel / Berths etc., - dredging the Dock basin 10.7m to 12.8m</td> <td>538.00</td> <td>Oct. 2009</td> <td>(i). Planning commission accorded in principle approval for this project on 01-02-07. (ii). Clarification sought by Planning Commission on the PIB sent to Ministry on 11th July 2007. Ministry's approval awaited. (iii). In the mean time, Port decided to take up the dredging work in front of Berth No.9 to cater 10.70m draught vessels at an estimated cost of Rs.40.00 crores as phase I and the same is under process. Tender opened on 5.12.2007 and under scrutiny.</td> </tr> <tr> <td>(ii). Construction of North Coal Berth (NCB) for Neyvelli Lignite Corporation (NLC) - TNEB</td> <td>40.00</td> <td>March 2009</td> <td>Approval of the Ministry received on 26.11.2007 to execute the work under Port's internal resources. Tender approved for lowest offer. Work order is being issued. Period of completion is 16 months.</td> </tr> <tr> <td>(iii). Construction of shallow draught berth 3 Nos.</td> <td>30.00</td> <td>Not indicated</td> <td>The work will be taken up after completion of 9th Berth construction.</td> </tr> <tr> <td>(iv). Reclamation and heavy duty pavement.</td> <td>15.00</td> <td>Not indicated</td> <td>The reclamation work will be taken up along with dredging work.</td> </tr> </tbody> </table>	Particulars	Amt. In crores	Expected date of completion	Project status on 30.11.07	2007-08 Widening and Strengthening of Port roads from western boundary to Green gate	20.00	7.11.07	Scheme completed	2008-08 Procurement equipment	12.90	Dec. 2008	By December 2008	2008-10 (i). Deepening of channel / Berths etc., - dredging the Dock basin 10.7m to 12.8m	538.00	Oct. 2009	(i). Planning commission accorded in principle approval for this project on 01-02-07. (ii). Clarification sought by Planning Commission on the PIB sent to Ministry on 11 th July 2007. Ministry's approval awaited. (iii). In the mean time, Port decided to take up the dredging work in front of Berth No.9 to cater 10.70m draught vessels at an estimated cost of Rs.40.00 crores as phase I and the same is under process. Tender opened on 5.12.2007 and under scrutiny.	(ii). Construction of North Coal Berth (NCB) for Neyvelli Lignite Corporation (NLC) - TNEB	40.00	March 2009	Approval of the Ministry received on 26.11.2007 to execute the work under Port's internal resources. Tender approved for lowest offer. Work order is being issued. Period of completion is 16 months.	(iii). Construction of shallow draught berth 3 Nos.	30.00	Not indicated	The work will be taken up after completion of 9th Berth construction.	(iv). Reclamation and heavy duty pavement.	15.00	Not indicated	The reclamation work will be taken up along with dredging work.
Particulars	Amt. In crores	Expected date of completion	Project status on 30.11.07																										
2007-08 Widening and Strengthening of Port roads from western boundary to Green gate	20.00	7.11.07	Scheme completed																										
2008-08 Procurement equipment	12.90	Dec. 2008	By December 2008																										
2008-10 (i). Deepening of channel / Berths etc., - dredging the Dock basin 10.7m to 12.8m	538.00	Oct. 2009	(i). Planning commission accorded in principle approval for this project on 01-02-07. (ii). Clarification sought by Planning Commission on the PIB sent to Ministry on 11 th July 2007. Ministry's approval awaited. (iii). In the mean time, Port decided to take up the dredging work in front of Berth No.9 to cater 10.70m draught vessels at an estimated cost of Rs.40.00 crores as phase I and the same is under process. Tender opened on 5.12.2007 and under scrutiny.																										
(ii). Construction of North Coal Berth (NCB) for Neyvelli Lignite Corporation (NLC) - TNEB	40.00	March 2009	Approval of the Ministry received on 26.11.2007 to execute the work under Port's internal resources. Tender approved for lowest offer. Work order is being issued. Period of completion is 16 months.																										
(iii). Construction of shallow draught berth 3 Nos.	30.00	Not indicated	The work will be taken up after completion of 9th Berth construction.																										
(iv). Reclamation and heavy duty pavement.	15.00	Not indicated	The reclamation work will be taken up along with dredging work.																										

		<p>The Inner Harbour Dredging Project (12.8 mtrs.) will be undertaken as per our Projection for utilisation fully during 2009-10. The PIB stage has been reached for this project. Hence, the same may be considered in computation of Capital Employed.</p> <p>(b). Regarding Government sanction for projects, it has clarified that approval of the Planning Commission has been granted for Capital Dredging to 12.8 mtrs. For construction of North Cargo Berth, approval of the Government has been received for construction from Port's internal resources. It has furnished documentary evidence of these approvals.</p>																																			
(vii).	<p>(a). The estimation of asset block and depreciation computation may be modified to the extent the addition to the gross block proposed to be deferred based on the reply furnished above. Consequent adjustment, if any, may be made in the assessment of capacity for the years 2007-08 to 2009-10</p> <p>(b). The capacity addition and additional traffic, if any, expected on account of the proposed dredging project envisaged to be commissioned in the year 2009-10, may be indicated</p>	<p>(a). The impact of the changes made in the additions to the gross block in respect of depreciation are incorporated in the revised cost statement furnished. Consequent impact on capacity assessment is tabulated as follows:</p> <p style="text-align: right;">(in million tonnes)</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Description</th><th>2007-08</th><th>2008-08</th><th>2009-10</th></tr><tr><td>1.</td><td>Capacity in million tonnes furnished in earlier letter of August 2007</td><td>20 550</td><td>32.950</td><td>46.50</td></tr><tr><td>2.</td><td>Reduction in capacity due to shifting of the following schemes</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>North Cargo Berth</td><td>No impact</td><td>5.00</td><td>No impact</td></tr><tr><td></td><td>Shallow Water Berths</td><td>No impact</td><td>0.75</td><td>No impact</td></tr><tr><td>3.</td><td>Revised Capacity [(1)-(2)]</td><td>20 550</td><td>27.20</td><td>46.50</td></tr><tr><td>4.</td><td>Targeted Traffic</td><td>20 385</td><td>21.65</td><td>27.61</td></tr></table> <p>*The additions to the capacity of coal traffic indicated earlier at 6.775 million tonnes included 1.875 million tonnes on account of capital dredging in respect of coal handling and 4.90 million tonnes for North Cargo Berth. In the revised capacity calculations, the capacity of 5 million tonnes for North Cargo Berth is shifted to 2009-10. The projects on deepening of channel to 12.8 mtrs and procurement of equipment etc., are ancillary facilities and hence there will be no change in the capacity exclusively on account of these investments.</p> <p>(b). It has again reiterated that the capital dredging project is of ancillary facilities and hence there will be no change in the capacity exclusively.</p>	Sl. No.	Description	2007-08	2008-08	2009-10	1.	Capacity in million tonnes furnished in earlier letter of August 2007	20 550	32.950	46.50	2.	Reduction in capacity due to shifting of the following schemes					North Cargo Berth	No impact	5.00	No impact		Shallow Water Berths	No impact	0.75	No impact	3.	Revised Capacity [(1)-(2)]	20 550	27.20	46.50	4.	Targeted Traffic	20 385	21.65	27.61
Sl. No.	Description	2007-08	2008-08	2009-10																																	
1.	Capacity in million tonnes furnished in earlier letter of August 2007	20 550	32.950	46.50																																	
2.	Reduction in capacity due to shifting of the following schemes																																				
	North Cargo Berth	No impact	5.00	No impact																																	
	Shallow Water Berths	No impact	0.75	No impact																																	
3.	Revised Capacity [(1)-(2)]	20 550	27.20	46.50																																	
4.	Targeted Traffic	20 385	21.65	27.61																																	
(viii).	Furnish breakup of the capital employed (i.e. port related and non-port related) for the port as whole as well as port and dock activity, cargo handling and storage activity and estate activity	It has furnished the breakup of the revised capital employed activity-wise.																																			
(ix).	<p>(a). Indicate the revenue expected to accrue from Tamil Nadu Electricity Board (TNEB) from levy of way leave charges based on the existing system of levy on per tonne basis for the years 2007-08 to 2009-10</p> <p>(b). Indicate the income likely to accrue if the way leave charges is collected based on the area allocated for the conveyor system may be indicated.</p>	<p>Calculation of Way Leave Charges from TNEB based on the existing tonnage system of levy vis-à-vis levy on the basis of area is given below:</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Description</th><th colspan="2">Way Leave Charges based on existing rate of 0.65 per MT</th><th colspan="2">Way Leave Charges for 1,48,256 Sq.Mtrs.</th></tr><tr><th></th><th></th><th>Cargo (lakh tonnes)</th><th>Amount (Rs. in lakhs)</th><th>Rate per Sq.mr</th><th>Amount (Rs. lakhs)</th></tr><tr><td>1.</td><td>2007-08</td><td>57.72</td><td>37.52</td><td>1.42</td><td>2.08</td></tr><tr><td>2.</td><td>2008-09</td><td>59.54</td><td>38.70</td><td>1.42</td><td>2.08</td></tr><tr><td>3.</td><td>2009-10</td><td>59.54</td><td>38.70</td><td>1.42</td><td>2.08</td></tr></table>	Sl. No.	Description	Way Leave Charges based on existing rate of 0.65 per MT		Way Leave Charges for 1,48,256 Sq.Mtrs.				Cargo (lakh tonnes)	Amount (Rs. in lakhs)	Rate per Sq.mr	Amount (Rs. lakhs)	1.	2007-08	57.72	37.52	1.42	2.08	2.	2008-09	59.54	38.70	1.42	2.08	3.	2009-10	59.54	38.70	1.42	2.08					
Sl. No.	Description	Way Leave Charges based on existing rate of 0.65 per MT		Way Leave Charges for 1,48,256 Sq.Mtrs.																																	
		Cargo (lakh tonnes)	Amount (Rs. in lakhs)	Rate per Sq.mr	Amount (Rs. lakhs)																																
1.	2007-08	57.72	37.52	1.42	2.08																																
2.	2008-09	59.54	38.70	1.42	2.08																																
3.	2009-10	59.54	38.70	1.42	2.08																																

9.2. The net surplus/deficit reflected in the revised cost statement filed by the TPT and various adjustments made towards contribution to pension fund, reduction proposed vessel related charges, etc., are given below. The port has not furnished revised activity-wise cost statement with reference to the modification made in the estimation of capital employed and depreciation.

(Rs. in lakhs)					
Sl. No.	Particulars	2007-08	2008-09	2009-10	Total
1.	Operating income (excluding dredging and railway activity)	15890.21	16886.95	20128.96	52906.12
2.	Net surplus/deficit (after operating cost plus return)	4188.54	3523.23	-5862.27	2049.50
3.	Net Surplus / deficit as % of income	26.4%	20.9%	-28.1%	6.4% (Avg)
4.(i).	Add: Recovery of electricity overheads from users other than PSA SICAL	28.79	29.66	30.64	89.09
(ii).	Less: Impact of other Adjustments				
(a).	Contribution towards shortfall in pension fund	1680.00	1660.00	1680.00	4980.00
(b).	Impact of wage revision	697.71	718.64	740.20	2156.55
(c).	Deficit in Railway activities	-40.99	—	—	40.99
(d).	Impact of modification in levy of way leave charges from existing per tonne basis to area basis	8.86	36.62	36.62	82.10
	Subtotal	2378.76	2355.60	2406.18	7170.55
5.	Net surplus / deficit after considering impact of above adjustments	1809.78	1137.63	-8088.45	-5121.05
6.	Net surplus / deficit as percentage of operating income	11.39%	6.74%	-40.08%	
7.	Average net surplus / deficit as percentage of operating income		-7.32%		

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

11. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following points emerges:

- (i). The Scale of Rates of TPT fell due for review in October 2004 following the two years tariff cycle followed prior to the issue of the revised tariff guidelines. The proposals for general review of tariff filed by the TPT earlier in February 2006 and June 2006 were not found to be complete and hence returned to the port. After regular follow up, the TPT filed a comprehensive proposal for review of its tariff in December 2006.
- (ii). The original proposal filed by TPT was met with lot of objections from the users, mainly on the high vessel related charges. The steep hike in this category was the result of merger of the special levy for capital dredging with the basic charges and rationalisation of charging slabs in line with the tariff guidelines. The surplus making cargo related activity was also proposed for tariff increase.

A separate rate, distinct from the basic vessel related charges, was introduced in the year 2000 to meet the debt servicing obligation of the port in relation to the foreign currency loan availed to defray the capital dredging expenditure. The reason behind introduction of such separate rate was to ensure discontinuance of the levy as soon as the concerned debt liability is extinguished. The merger of charges proposed by TPT would have perpetuated the specific one time measure allowed.

Likewise, any tariff rationalisation should be gradual and done in phases in such a way that its effect will not impose a sudden tariff burden on the users. This Authority

indicated its willingness to exercise its discretionary powers if rationalisation at one go as per the tariff guidelines results in undue hardship.

When this position was brought to the attention of TPT, the port had readily accepted the advice and done well to completely revise its proposal. The revised proposal of the port, which has reportedly been formulated after consulting the users, addresses most of the objections voiced earlier by the users. Alongwith the revised proposal, the port had also filed a revised and updated cost statement particularly with reference to traffic and capital additions. The port had, however, not filed activity breakup of the revised cost position. This analysis is accordingly made based on the revised proposal of the port but insofar as the activity-wise cost position is concerned necessary adjustments are made by us with reference to the position reported by the port earlier, in order to make them in tune with the revised cost statement.

- (ii). The actual traffic handled in the year 2006-07 is reported at 180.01 lakh tonnes. The traffic for the year 2007-08 estimated at 183.45 lakh tonnes in the initial proposal have been revised upwards to 203.85 lakh tonnes with suitable increase in the estimates for the subsequent years. The traffic for the years 2008-09 and 2009-10 is projected at 215.52 lakhs tonnes and 276.12 lakhs tones respectively. Revised traffic projections for the year 2009-10 reportedly includes additional traffic of 50 lakh tonnes of coal expected to be handled by Neyvelli Lignite Corporation (NLC) at the North Cargo Berth and 5% increase in the traffic due to handling of cargo at the proposed shallow water berths.

The Revised Estimates (RE) for the year 2007-08 and Budget Estimates (BE) for the year 2008-09 were finalised subsequent to the port filing the revised cost statement in August 2007 and hence the traffic projections do not exactly match with RE/BE. In RE 2007-08 and BE 2008-09, the traffic is projected at the level of 204.00 lakh tonnes and 210.00 lakh tonnes for the years 2007-08 and 2008-09 respectively. The traffic projections in the revised cost statement are found to be marginally lower in 2007-08 whereas for the year 2008-09 it is higher than the Budget Estimates.

Since the traffic projections is reportedly based on the draft Memorandum of Understanding with the Government of India, the estimates as furnished by TPT for the years 2007-08 to 2009-10 are relied upon and considered in this analysis.

However, if any undue advantage is found to have accrued to the TPT due to wrong estimation, adjustment will be made in the tariff at the time of next review of tariff in line with the revised tariff guidelines.

- (iv). (a) The income estimation is reportedly with reference to the traffic projections. Though detailed calculation of income estimations for the years 2007-08 to 2009-10 with reference to the existing tariff structure has not been furnished, the port has furnished a break-up of income from cargo handling activity and vessel related activity. The income estimates as furnished by the TPT are considered subject to the following modifications:
- (i). The vessel related income from foreign going vessels for the year 2007-08 is estimated based on the exchange rate of Rs.43.46 and for two years 2008-09 and 2009-10 it is estimated based on the exchange rate of Rs.45.02. Stating that the dollar rate on the date of hearing is reduced to the level of Rs.40.55 per US dollar, the TPT has separately estimated reduction in the vessel related income from foreign-going vessels for the years 2007-08 to 2009-10.
 - (ii). The exchange rate prevailing at the time of finalising this case is 1 US \$=Rs.43.46. That being so, dollar denominated vessel related charges have been updated considering the prevailing exchange rate of Rs.43.46 per US dollar for the years 2008-09 and 2009-10. For the year 2007-08, the rate was found to be around the exchange rate adopted by the TPT and hence are relied upon without any modification.

- (b). Subject to the above modifications, the vessel related operating income as estimated by the TPT is considered. If it is observed at the time of next review that the actual income varies substantially from the estimations considered herein, the advantage accrued on account of such wrong estimation will be set off in future tariff revision / review as per the revised tariff guidelines.
- (v). (a). The TPT receives royalty from the private operator PSA SICAL Terminals Limited (PSA SICAL). Creation and maintenance of a separate escrow account for revenue share/ royalty receipts is mandated by the Government policy as contained in clause 2.8.3. of the revised tariff guidelines from the year 2005-06.

As per the revised guidelines for tariff fixation, the revenue share / royalty receivable from the BOT operators is to be first applied to meet cost of surplus labour, if any, and thereafter at least 50% of the balance should be maintained in an Escrow Account for the purpose of creation and / or modernisation of the port infrastructure facilities within a period of five years.

Royalty receivable by the TPT from the BOT operator PSA SICAL Terminal Private Limited was earlier estimated at Rs.3360.95 lakhs, Rs.5191.42 lakhs and Rs.7205.04 lakhs for the years 2007-08 to 2009-10 respectively. Subsequently, estimation of royalty income is scaled down to Rs.2803.90 lakhs, Rs.3677.50 lakhs and Rs.4639.93 lakhs for the corresponding years. The revised royalty estimation is not supported by any detailed computation and the port has attempted to justify the downward revision referring to the on-going disputes by way of court cases filed by the PSA SICAL and various representations filed by the operator to the Government and the TAMP.

The royalty payment by the BOT operator PSA SICAL to the TPT is governed by the License Agreement (LA) signed by both the parties.

The port has not produced any document to show that the terms of royalty payment in the LA has undergone any change. That being so, reduction estimated in the royalty income for the reasons cited by the TPT is accepted.

The container traffic estimated by the TPT for estimation of royalty income varies from the traffic estimated by the PSA SICAL in their August 2005 proposal. The container traffic estimated by the PSA SICAL is at the level of 3,91,710 TEUs and 4,30,881 for the calendar years 2007 and 2008 respectively. For the year 2009, the container traffic estimated by the PSA SICAL was at 3,00,000 TEUs, which was modified and considered at the level, estimated in 2008 in our Order of August 2006. Though the PSA SICAL had challenged this Order on various grounds and the Hon'ble High Court of Madras has quashed the Order on a specific ground, traffic estimates relied upon in the Order was not objected by the PSA SICAL.

That being so, the container traffic estimation furnished by the BOT operator PSA SICAL subject to modification made in the year 2009 is considered to estimate royalty income of TPT for the years 2007-08 and 2008-09. For this purpose, the traffic projections furnished by the PSA SICAL based on calendar year is adjusted on pro rata basis for the financial year.

For estimating the container traffic for the year 2009-10, traffic estimation for the year 2010 is not available in the PSA SICAL Order. The container traffic estimated by the TPT for this year shows around 8% growth in comparison to the estimate of the previous year considered in the PSA SICAL Order which is relied upon for estimating the royalty income likely to accrue from the operator.

If any time during this tariff validity cycle, the income from royalty is found to significantly vary from the position considered here and is likely to have an impact on the financial model considered in this analysis, the TPT may be allowed to come up for ahead of schedule review to that extent.

The port has confirmed that it does not have any surplus labour. Hence, no provision is made to meet the cost of surplus labour from the royalty receipts and 50% of the royalty receipts are transferred to the escrow account from the year 2005-06 onwards. The balance 50% of the royalty receipt is treated as revenue under cargo handling activity. The details of royalty income and the amount transferred to the Escrow account from the year 2005-06 onwards are given below:

Year	Royalty income by TPT (in the initial proposal)	Revised Estimation of royalty (by TPT)	Royalty income estimation (modified by us)	Rs. in lakhs 50% of the royalty income transferred to Escrow Account
2005-06 (Actuals)	1649.44		1649.44	824.72
2006-07 (Actuals)	2724.70		2724.70	1362.35
2007-08 (Estimates)	3380.95	2803.90	3752.57	1876.28
2008-09 (Estimates)	5191.42	3677.50	5281.93	2640.95
2009-10 (Estimates)	7205.04	4639.93	7205.04	3602.52
Total				10305.82

- (b). The port has not furnished Escrow Account statement with reference to the 50% royalty receipts transferred to the Escrow Account. Considering the 50% of actual royalty for the year 2005-06 and 2006-07 and the estimates for the year 2007-08 to 2009-10 transferred to the Escrow Account, a total sum of Rs.103.07 crores is expected to accrue in that account at the end to the financial year 2009-10 as indicated in the table above.
- (c). The revised tariff guidelines stipulates that the royalty / revenue share transferred to the Escrow Account should be utilised for the purpose of creation and /or modernisation of the port infrastructure within a period of five years. The entire accrual will be added back to revenue of the port trust for the next tariff fixation if the funds in the Escrow Account are found to have been not utilised for the stated purpose within the time limit specified in the revised tariff guidelines.

When the port was advised to furnish the plan of deployment of funds from the Escrow account for the purposes stated in the tariff guidelines, the port has contended that it is not required to utilise the Escrow Account Balance upto 2009-10 with reference to the transfers made in the Account in the year 2005-06. Since the guidelines clearly stipulates that the transfers made to the Escrow Account has to be utilised within five years period, 50% of the royalty receipts transferred to the Escrow Account in the year 2005-06 to the extent of Rs.8.25 crores is to be utilised within five years period i.e. 2009-10.

In the absence of any information about deployment of funds from the Escrow account, it may be appropriate to assign the funds pertaining to the transfers made to the Escrow Account in the year 2005-06 to partly meet the proposed investment towards the capital dredging project of inner harbour.

It is relevant to mention that the proposed capital expenditure for this project is not considered in the capital employed computation in the year 2009-10 for reasons explained elsewhere in the analysis. If the execution of the project commences by 2009-10, as submitted by the TPT, the Escrow Account balance at the end of the year 2005-06 can be utilised to partly finance this project.

The balance in the Escrow Account at the end of the financial year 2009-10 after this adjustment will be to the tune of Rs.94.82 crores. If during the next

tariff cycle it is found that the fund from Escrow Account is not deployed to meet part of this project cost incurred in 2009-10, then it would be added to the revenue in the next tariff cycle.

- (vi) (a). The TPT has submitted that the expenditure for the years 2007-08 to 2009-10 are estimated considering 5.4% annual escalation over the actuals / estimates of previous year. It is found that uniform increase of 5.4% is not applied for all heads in the estimation of the expenditure. Even though it may be true that items of expenditure may not increase at the same proportion, the escalation in overall expenditure level cannot be allowed in excess of the stated level of Wholesale Price Index (WPI).
- (b). The total operating expenditure and the management and general overheads (excluding depreciation and railway activity) is estimated at Rs.5912.48 lakhs for the year 2007-08 as against the actual expenditure of Rs.5402.50 lakhs reported in the previous financial year 2006-07. The increase in the estimated expenditure for the year 2007-08 works out to 9.40% over the actuals reported in the previous year. This is mainly attributed to 14.91% increase estimated in the operating cost under port and dock services and 6.92% in the estate activity.

In terms of the guidelines for tariff fixation, expenditure is to be projected in line with traffic adjusted for price fluctuation with reference to the current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities announced by the Government of India. The WPI for all the commodities as ascertained from Government of India for the financial year 2007-08 is 4.6% as against 5.4% in the immediate previous year.

The port has not explained any specific reasons for estimating the expenditure by applying escalation beyond the stated level of the WPI. It has to be recognised that all the operating expenditure will not vary proportionately with increase in the traffic. In case of major ports, most of expenditure will be of fixed nature which may not vary in a given range of capacity and traffic. In the absence of the breakup of variable and fixed component of expenditure furnished, it is assumed that 20% of operating expenditure to be varying with the traffic. Similar approach was followed while revising the tariff of the New Mangalore Port Trust in the absence of availability of the variable cost details.

The estimates of operating expenditure and management and general overheads for the year 2007-08 are assessed with reference to the actuals reported in the year 2006-07 and moderated suitably allowing 5.4% annual escalation as applicable for that particular year after adjustment of traffic growth.

- (c). The total of operating expenditure (excluding depreciation) and the management and general overheads for the years 2008-09 and 2009-10 are estimated to increase by 5.81% and 5.84% respectively over the estimates of the previous years.

The average WPI for all commodities for the financial year ended on 31 March 2008 reported at 4.6% is adopted for the tariff revision exercise undertaken in the year 2008-09. Accordingly, the total increase in estimation of operating expenditure and management and general overheads for the years 2008-09 and 2009-10 are moderated allowing annual escalation of 4.6% over the annualised previous year's estimate and adjusted to the anticipated growth in the traffic in line with the approach followed for estimating the expense for the year 2007-08.

- (d). The TPT has filed a separate proposal for fixation of electricity overheads from the users which is considered separately.

The net surplus has been reduced by the TPT to the extent the electricity overheads is proposed to be recovered by way of separate levy from the concerned users. It may be more appropriate to reduce the estimate of

relevant overhead item from the consolidated cost position instead of effecting adjustment to net surplus. The port has not indicated the distribution of electricity overhead across the concerned activities. In the absence of this information, reduction to the extent of separate recovery proposed by the TPT is effected in the management and general overheads in the modified cost statement.

- (vi) (a). Salaries and wages of port officers and staff are already due for revision. The impact of wage revision is considered by TPT at 25% of the actual salaries and wages cost for the year 2006-07. The provision for wage revision is taken at Rs 697.71 lakhs for the year 2007-08. For the subsequent two years 2008-09 and 2009-10 an annual increase of 3% is considered over the estimates of the respective previous years.

Provision for wage revision has been allowed at 15% of salaries and wages cost of the base year in the tariff revision exercise of other major ports like the Visakhapatnam Port Trust, New Mangalore Port Trust, etc. Recognising that this item is only a provision, the impact of wage revision is estimated at 15% of the actual salaries and wages cost of the year 2006-07 in line with the decision taken at the other major ports.

The impact of wage revision for the year 2007-08 is estimated at 15% of the actual salaries and wage cost reported in the year 2006-07 after applying an annual escalation of 5.4% then applicable for the year 2007-08. Accordingly, the provision for wage revision for the year 2007-08 works out to Rs.441.23 lakhs. For the subsequent two years, annual escalation of 3% considered by the TPT is allowed.

- (b). The TPT has allocated the total wage revision impact to all activities except railway activity. The total salaries and wage cost for the year 2006-07 based on which the provision for wage revision is estimated includes the salaries and wages of employees deployed in the railway activity. Hence the provision for wage revision should be made in the railway activity also. In the absence of availability of details of employees and wage cost under each of the activities, the estimated provision for wage revision is spread over all the activities in the ratio of the sum of operating expenditure and management and general overheads of each activities.

- (vii). Clause 2.7.1 of the revised tariff guidelines stipulates that depreciation would be allowed on the straight-line method following the life norms adopted as per the Companies Act. The TPT has confirmed that it has calculated depreciation as per the revised tariff guidelines. Though the TPT has not furnished detailed computation of depreciation based on the rates prescribed in the Companies Act, it has furnished a statement showing the depreciation rates adopted by the ports based on the Government guidelines and the depreciation rate applicable as per the Companies Act. The depreciation as calculated by the TPT for the years 2005-06 to 2008-09 is relied upon and considered for the purpose of this analysis. The depreciation estimated by the TPT for the year 2009-10 is moderated to the extent the capital cost pertaining to inner harbour dredging is not considered in this tariff revision exercise.

- (ix) (a). The estimate of Finance and Miscellaneous Income (FMI) excludes interest on investment and interest on advances given to the employees. The cost statement shows a drop in the estimated Finance and Miscellaneous Income (FMI) for the year 2007-08 in comparison to the actuals reported in the year 2006-07.

Though the revised cost statement is not prepared based on the R.E. 2007-08 and B.E. 2008-09, these documents are referred to understand the reasonableness of the estimation. It appears from the R.E. 2007-08 and B.E. 2008-09 that the reduction in the estimation of finance and miscellaneous income is on account of drop in income from penalty recovery estimated during these years in comparison to the actual recovery in 2006-07. Since penal recovery is not a definite source of revenue, the finance and miscellaneous income as estimated by the TPT is considered in the cost statement.

- (b). The estimated Finance and Miscellaneous expenditure does not include interest on loan and ex-gratia payments. The port has included an estimated insurance cost of Rs.2 crores under this head which works out to less than 0.5% of the net block of assets reported for the year 2006-07.

The port has clarified that the estimated expenditure is on the insurance taken to cover specific risks against natural calamities like floods, cyclones, Tsunami, etc. Based on the clarification furnished by the TPT, estimate of insurance cost is considered in this analysis subject to verification during the next review of its Scale of Rates.

The TPT has agreed to follow clause 2.14. of the guidelines as and when a common decision for all major ports is taken by the Indian Ports Association.

- (c). The TPT has confirmed that cost statement includes estimated annual contribution to pension fund and gratuity fund computed at 15% and 8.33% of wages respectively. It has confirmed that one time expenses such as arrears of wages/ pension, VRS contribution, etc., are not included in the estimates of Finance & Miscellaneous expenditure. In the light of the clarification furnished by the port, the FME estimated by the TPT for the years 2007-08 to 2009-10 are considered.

- (x). (a). The port was advised to review the additions to capital with reference to the present status of different capital projects. In the revised cost statement filed on 9 January 2008, the port has deferred the proposed capital expenditure of Rs.4000 lakhs towards construction of Coal Berth, Rs.3000 lakhs towards construction of shallow draft berth and Rs.1500 lakhs for reclamation of pavement to the year 2009-10. The additions to the gross block of assets for the year 2007-08 are scaled down in comparison to estimates furnished earlier.

The revised net fixed assets excluding the assets pertaining to capital dredging and railway activity is estimated by TPT at Rs.259.80 crores, Rs.334.25 crores and Rs.1013.57 crores for the years 2007-08 to 2009-10 respectively. The total capital employed (i.e. net fixed assets plus working capital) estimated in the revised cost statement is Rs.282.24 crores, Rs.356.93 crores and Rs.1040.73 crores for the corresponding years. Major additions proposed to the gross block of assets and estimation of working capital are discussed hereunder:

- (b). The proposed capital outlay in the year 2007-08 mainly includes Rs.2000 lakhs for widening the port roads from the Western Boundary to Green gate and Rs.500 lakhs towards technology improvement.

The port has confirmed that work order for widening the road was issued in October 2006 and the work is completed in the financial year 2007-08. As regards, IT investments the supply order was placed in March 2007. The proposed investments are considered based on the submissions made by the port.

- (c). The TPT has projected capital outlay of Rs.4000 lakhs in the year 2008-09 towards construction of Berth No.9. It has estimated additional capacity of 1.5 Million tonnes per annum on account of the proposed new berth. The traffic projection is reported to consider additional traffic likely to be handled at the said berth. The port has confirmed that the work order was issued in November 2006 and the work is in progress. Based on the clarification furnished by the TPT, the capital outlay proposed by the TPT for this project is considered in the years 2008-09.

Capital investment of Rs.1290 lakhs is estimated towards procurement of equipment. The equipment is expected to be commissioned by December 2008. The expected improvement in performance / reduction in unit operating cost due to these investments remain unexplained. The proposed investments

are considered relying on the expected period of commissioning of the equipment furnished by the TPT.

- (d) One of the major capital investments envisaged is the Inner harbour dredging project in the year 2009-10. The original estimate of this project at Rs.450 crores has been revised to Rs.538 crores in the revised cost statement. The TPT has submitted that the Planning Commission has accorded in principle approval to the project and has, therefore, requested to consider the proposed capital dredging project cost in the year 2009-10.

Though 'in principle' approval to the proposed capital dredging project has been received, the TPT has admitted that final clearance of the Government of India for execution of the project is still awaited. The financing pattern for the project is yet to be firm by the port in consultation with the Government of India.

It is noteworthy that this huge investment is planned to be made at the fag end (2009-10) of the validity period of the tariff and TPT envisages the project to be completed by 18 months. As the work has not started even now, it is doubtful whether the project would be completed and commissioned within the year 2009-10. That being so, it is not found appropriate to burden the users right now by including the effect of the proposed capital outlay in tariff computation. The proposed outlay of Rs.538 crores is, therefore, not considered for the computation of return on capital employed. In similar situation, the same approach was followed in the cases relating to general review of tariff at MBPT and JNPT also.

The estimation of capital employed under the vessel related activity is moderated to the extent the capital investment proposed on this project is disallowed. Suitable moderation is done in the estimation of depreciation as well. Though the capital investment for this project is not considered in the tariff validity cycle, as already mentioned earlier, port can partly meet the project cost incurred in 2009-10 by deploying the funds from Escrow Account with reference royalty revenue received in the year 2005-06.

If it so happens that the inner harbour dredging project would be completed within the current tariff validity period itself, the TPT is allowed to submit a suitable proposal for recovery of the cost of capital dredging at least 6 months before the likely commissioning of the project.

- (e) The estimated capital employed for the year 2009-10 include Rs.40 crores towards construction of North Cargo Berth (NCB) and Rs.30 crores towards construction of shallow water berth. It is reported that the Government of India has accorded sanction to the proposed capital outlay for construction of North Cargo Berth. The TPT has submitted that work order is being issued and anticipates the commissioning of NCB by March 2009. The port has stated that the construction of shallow water berth shall be taken up after completion of 9th berth construction.

The port has assessed capacity addition of 6.775 million tonnes and 0.75 million tonnes after commissioning of NCB and shallow water berths. The traffic projections reportedly include 5 million tonnes of additional traffic likely to be handled at the NCB. The TPT has also confirmed that traffic projections for the year 2009-10 takes into consideration the additional traffic expected to be handled at the shallow water berths. Based on the clarification furnished by the TPT, the proposed capital outlay for NCB and shallow water berths may be considered in the year 2009-10.

- (f) Though TPT has confirmed that it has estimated the working capital as per tariff guidelines, the estimation of sundry debtors and the cash balance under the current assets furnished by the port are not found to be in line with norms prescribed under Clause 2.9.9. of the tariff guidelines. The estimates of sundry debtors and cash balance are, therefore, modified in line with the tariff guidelines.

The TPT has pointed out that the estimation of current liabilities for the years 2007-08 to 2009-10 is with reference to the actuals reported in the Annual Accounts for the year 2006-07.

If the estimates of current liabilities for the years 2007-08 to 2009-10 are compared with admissible elements of current assets, the working capital becomes negative figure. Therefore, the working capital is taken as NIL for the years 2007-08 to 2009-10.

- (g). Subject to the above modification, the capital employed considered in the tariff revision exercise of TPT is Rs.259.80 crores in 2007-08, Rs.334.25 crores in 2008-09 and Rs.471.72 crores in 2009-10 excluding the assets pertaining to capital dredging and railway activity.
- (h). The assets are classified into business assets and business related assets. The port has clarified that the proposed investment on widening the roads within the port limits from wharf and to outside the port check post is to facilitate quick movement of equipment / vehicles plying in the port and therefore is classified as business assets. It has confirmed that the categorisation of assets as business assets and business related assets is in line with clause 2.9.8. of the revised tariff guidelines. The modified estimates of capital employed are segregated into business assets and business related assets on same proportion maintained by the port in the revised cost statements furnished by it.
- (xi). Clause 2.9.10 of the revised tariff guidelines 2005 stipulates that Return on Capital Employed (ROCE) allowed should be linked to capacity utilisation. The TPT has assessed the capacity of the port at 20.55 million tonnes for the year 2007-08, 27.20 million tonnes for the year 2008-09 and 46.50 million tonnes for the year 2009-10 after taking into consideration the investments / infrastructure facilities proposed to be deployed in each of the corresponding years.

With reference to the revised traffic projections relied up in this exercise, the capacity utilisation works out to be more than 80% for the years 2007-08 and 2008-09 and, therefore, the TPT is entitled to claim full return on capital employed. The key parameters involved in the determination of ROCE have been reviewed in line with the tariff guidelines. It is found that the variance in ROCE so reviewed is less than 1% in comparison to the existing ROCE of 16%.

In view of this, the existing maximum ROCE @ 16% is allowed on the business assets on the moderated estimates of the capital employed in line with the tariff guidelines.

The TPT has computed return on business related assets @ 6.35%. Return on the business related assets is allowed at the risk free rate of 7.4% instead of 6.35% considered by the TPT for the years 2007-08 to 2009-10.

The capacity utilisation for the year 2009-10 works out to be 59.4% which falls marginally short of the cut off limit prescribed in the guidelines for claiming full ROCE.

The TPT has not specifically assessed the capacity addition on account of the proposed dredging project in the year 2009-10. It has, however, with reference to our query on capacity clarified that capacity utilisation is less than 80% due to inclusion of dredging in 2009-10. Relying upon the position reported by TPT in this regard and in view of the exclusion of the capital dredging project from the capital employed for the year 2009-10 for reasons stated earlier, the capacity utilisation of the port is taken to be above 80%. Based on this presumption, maximum ROCE of 16% of business assets and 7.4% on business related assets is allowed on the modified estimation of capital employed for the year 2009-10.

- (xii). (a). Clause 2.13. of the tariff guidelines mandates this Authority to review the actual and physical performance of the major ports at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff.

The last review of the Scale of Rates of TPT was done in September 2002 relying on the estimated cost position for the years 2002-03 and 2003-04. No upward revision was allowed to the TPT based on the net surplus reflected in the cost statement. The TPT has continued to operate its facilities at the tariff level approved in September 2002. Hence the assessment of past period will cover the period from 2002-03 to 2007-08.

- (b) The TPT has furnished a consolidated cost statement including the dredging activity for the past period 2002-03 and 2003-04. During the last tariff revision, the cost position excluding the dredging activity was prepared to analyse the tariff of the TPT. Hence the same approach is followed for assessing the actual performance for the past period. The cost position relating to the dredging activity is analysed separately.
- (c) The actuals relating to operating income, operating cost, finance and miscellaneous expenditure, allocated management and general overheads, depreciation and capital employed have been considered as reflected in the Annual Accounts of the respective years subject to the following adjustments:
 - (i). The income from dredging levy, depreciation on dredging and interest on loan taken to finance the dredging project reported in the Memorandum of Dredging account in the relevant Annual Accounts are excluded from the port and dock income / expenditure and finance and miscellaneous expenditure for a like to like comparison with the estimates considered in the last tariff Order.
 - (ii). In case of Finance and Miscellaneous Income, interest on investments and advances has been excluded for all the years 2002-03 to 2006-07.
 - (iii). In respect of finance and miscellaneous expenditure, interest on loans and, exgratia payment have been excluded for all the years 2002-03 to 2006-07.
 - (iv). The Annual Accounts do not separately show the net fixed assets pertaining to capital dredging activity. The TPT has furnished the net fixed assets relating to the capital dredging activity for the financial year 2004-05 which is taken as the base and worked out backwards adding the depreciation cost to arrive at the net fixed assets for this activity for the years 2002-03 and 2003-04. The net fixed assets so arrived at is reduced from the net fixed assets reflected in the Annual Accounts to arrive at the position excluding the dredging activity.

The working capital will work out to be a negative based on the approach followed in the last tariff Order for the years 2002-03 and 2004-05. Hence it is considered as nil.

The working capital for the year 2005-06 is taken as per the norms prescribed in the revised tariff guidelines. Since it comes to a negative figure, it is considered as nil for the years 2005-06 and 2006-07.
 - (v). The capital employed excluding the dredging activity is classified into business assets and business related assets for the years 2005-06 and 2006-07 in the ratio of classification of assets into such categories furnished by the TPT for the corresponding years.
 - (vi). Return on capital employed is computed @ 18.5% for the past period 2002-03 and 2003-04 and 17.5% for the year 2004-05 based on the then prevailing lending rate and contribution @ 3% each towards the two mandatory funds in line with the approach followed prior to issue of the revised tariff guidelines on 31 March 2005. The return on capital employed is allowed @15% on business assets. Return on the business related assets is computed at the then prevailing risk free rate adopted @ 6.35 % and 7.4% for the years 2005-06 and 2006-07 respectively in line with the tariff guidelines.

- (vii). The TPT has excluded the actual income/ expenditure and assets pertaining to the Railway Activity for the period 2004-05 to 2006-07 and in the estimates furnished for the years 2007-08 to 2009-10.

Since the proposal for revision in railway siding charges is pending with Railway Board for more than five years, it has, however, proposed to set off 50% of the deficit in the railway activity from the surplus position reflected in the year 2007-08.

In this context, it is relevant to mention that the financial analysis made during the last tariff revision included railway activity to determine the overall cost position of the port. Therefore, a similar approach is followed for assessment of the surplus/ deficit position for the past period 2002-03 to 2006-07.

- (viii). The tariff proposals filed by the TPT contain projections for three years viz. 2007-08, 2008-09 and 2009-10. Since the financial year 2007-08 has already drawn to a close, it is necessary to recognise the estimated net surplus position for the year 2007-08 along with the past period. Consequently, the cost position considered in this tariff revision exercise is for a truncated tariff validity period of around one and half years.

- (xii). The net surplus (excluding the dredging activity) after allowable return on capital employed subject to the above modification is as follows:

				(Rs. in lakhs)
2002-03	(proportionately from date of implementation of Order)			254.47
2003-04 (Actuals)				1105.22
2004-05 (Actuals)				1888.27
2005-06 (Actuals)				3575.55
2006-07 (Actuals)				4280.85
2007-08 (Estimates)				4743.87
Total				15858.23

- (xiv). The pension fund, gratuity and superannuation liability reportedly assessed under the actuarial method by Life Insurance Corporation is Rs.202.98 crores as on 1 April 2006. The fund liability after considering the contribution of the year 2006-07 is estimated at Rs.208.26 crores. The balance reportedly available in the pension fund and gratuity fund upto 31 March 2007 is Rs.124.34 crores. This still leaves a gap of Rs.81.92 crores. The TPT while processing the proposal had proposed a special rate @ 10.3% for five years from 2007-08 to recover the short fall in pension liability. In view of the strong objection from most of the user organisations, this proposal was withdrawn by the port. In the revised cost statement, the port has partly set off this shortfall uniformly at Rs.16.60 crores from the surplus / deficit reflected in the cost statement for the years 2007-08 to 2009-10.

As per the revised tariff guidelines, one time liability are to be met from the accumulated surpluses / reserves other than specifically earmarked funds or provisions and if it is still not adequately covered, then the port may for justifiable reasons, propose a special rate for a limited period to meet such liabilities. The assessment of the past period i.e. 2002-03 to 2007-08 reflect a revenue surplus of Rs.158.58 crores which adequately covers the shortfall in the Pension fund liability of Rs.81.92 crores. This still leaves a balance of Rs.76.66 crores which could be taken to partly offset the deficit in the dredging activity for the past period as explained hereunder.

- (xv). The TPT has reported that loan obtained from the JBIC in Yen has been liquidated in January 2006 by repaying partly from own resources and partly by taking another IDBI loan of Rs.182.06 crores. As already mentioned earlier, the special rate for dredging has been approved mainly to meet the debt servicing liability relating to the project. The port has, on our advice, maintained a separate memorandum of dredging account reflecting the income / expenditure under this activity. The surplus / deficit in the

dredging account at the time of repayment of the Yen loan and the impact of the fresh loan taken by the port on the dredging levy is analysed hereunder:

- (a). The TPT had taken a total loan of 60261.30 lakhs Japan Yen in the years 1999-2000 and 2000-2001 to finance the capital dredging project. The loan amount in rupee terms is reported at Rs.229.93 crores based on the exchange rate prevailing on the date of the transaction. The period of loan was for 20 years and repayment of loan was after a moratorium period of 7 years. The loan carried an interest rate of 2.3% per annum payable semi-annually and 1.2% Guarantee fee.
- (b). This Authority while initially approving the special rate for dredging in the year 2000 had pegged the rate at 50% of the vessel related charges recognising that the traffic projections made by the port at the time of clearance of the project had not materialised. The port was advised to bear the part of the dredging cost i.e. Rs.4 crores from the accumulated reserves till the traffic projections made by the port became a reality. This decision of requiring the port to meet Rs.4 crores from accumulated reserves was retained while revising the special rate for dredging in September 2002 since the desired level of traffic was not achieved by the port while reviewing the rate.

On studying the Annual Accounts for the past period, it is found that this decision of this Authority was not followed. If the port had transferred Rs.4 crores per annum from accumulated reserves to the capital dredging account for the years 2000-01 to 2003-04 in line with the tariff Orders, the balance in the capital dredging account at the beginning of the year 2004-05 would have been a surplus of Rs.1364.93 lakhs. The total surplus after considering the income and expenditure in the dredging account proportionately for the year of 2004-05 till the date of repayment of the Yen loan would work out to Rs.1569.72 lakhs.

- (c). The outstanding loan amount at the time of closure of the JBIC loan account is reported at Rs.255.97 crores. A fresh loan of Rs.182.06 crores was availed from the Industrial Development Bank of India to repay part of the loan. The balance of the outstanding foreign currency loan was paid out of the reserves maintained by the port.

After adjusting Rs.15.69 crores surplus available in the capital dredging account as per our calculation, Rs.58.20 crores would have been utilised from the internal resources / reserves of the port for repayment of old loan.

- (d). The debt servicing liability of the IDBI loan is for seven years involving quarterly repayment of the principal and interest @ 6.50%. The dredging levy as per the working furnished by the TPT works out to be 36.67% on an average for the years 2004-05 to 2009-10 on the vessel related income from vessels availing deep draft berths other than the container berth no.VII. Despite deficit position in this activity, the port has not proposed any upward revision in existing special rate for dredging. It has suggested to recover the differential between the dredging levy required as per the cost statement and the proposed dredging levy from the surplus position during the current tariff cycle.

The average operating cost under this account considered by the TPT is Rs.1728.58 lakhs per annum uniformly for all the years 2004-05 to 2009-10. This consists of annualised debt servicing cost of Rs.1319.36 lakhs towards the JBIC loan computed for the period from June 2004 upto June 2024.

The computation of annualised debt servicing cost by TPT on the original loan of JBIC for the entire tenure of loan is not found to be correct since the JBIC loan was prematurely closed by taking a fresh loan from IDBI. As rightly stated by the TPT, if the annualised debt servicing liability of the IDBI loan at around Rs.3095 lakhs per annum is considered it would have a significant impact on the existing dredging levy. This is mainly because the IDBI loan is for a shorter

term in comparison to the foreign currency loan which was spread over 27.5 years.

Since the special rate was introduced to meet the debt servicing liability of the project, the annualised debt servicing cost on the fresh loan taken from IDBI at Rs.3095 lakhs is considered to assess the deficit in the capital dredging activity for the period after January 2005. For the past period, since there was no pre-payment of loan, the actual interest paid to the JBIC as reported in the Annual accounts is considered.

- (a). The capital dredging of berth no.VIII to the tune of Rs.41.75 crores was financed from the own resources of the port in the year 2003-04. This Authority at the request of the port had extended the special rate for dredging approved for deep draft berths to berth no.VIII as well in its Order passed on May 2004. The income from dredging levy and depreciation with reference to this asset is treated at par with the dredging project undertaken in 2000.

It is understood that the capital employed for dredging berth no.VIII has been excluded by the TPT from the total capital employed considered for general revision of tariff. Since the capital dredging for berth No.VIII is funded from the resources of the port, the relevant capital expenditure entitled for ROCE like any other assets. The income and depreciation with reference to this investment is considered as a part of computation of dredging levy. It is, therefore, found appropriate to consider the return on the relevant investment under the dredging activity.

Apart from this, the funds deployed by the TPT from its reserves for repayment of the JBIC loan will also qualify for ROCE from January 2005 onwards.

- (b). The statement for dredging levy prepared by us subject to the above modifications shows a deficit of Rs.12710.21 lakhs for the period from 19 January 2005 upto 2007-08. For the subsequent two years 2008-09 to 2009-10, the deficit is to the tune of Rs.7151.82 lakhs.

As already mentioned earlier, the deficit in the dredging activity is mainly on account of increase in the annualised debt servicing cost and return on capital employed allowed for dredging done on berth no.VIII and on the funds deployed by TPT from the own resources to repay the original JBIC loan.

The cost position warrants the existing special rate for dredging to be increased. But, it is relevant to mention that the deficit increases due to shorter tenure of the refinanced loan. While the annual amount to be recovered has increased in absolute terms, the decision of the port to refinance the foreign currency loan would have helped to ease the burden on users due to reduced interest rate and shorter period of levy in comparison to the initial proposal of the port which was spread over 27.5 years. The TPT has proposed the existing special rate for capital dredging to continue as it may perhaps like to spread the liability for a longer duration so that immediate users are not unduly burdened because of its decision to avail a short tenure loan for refinancing. The proposal of the TPT in this regard is, therefore, accepted.

Notwithstanding the above position, in view of substantial deficit reflected in the dredging activity contrary to considerable surplus position in the overall activity of the port excluding, it is found appropriate to set off the deficit in the dredging activity from past revenue surplus as well as from the revenue surplus assessed for this tariff cycle after considering the impact of tariff reduction proposed by the TPT in its proposal.

It is admitted that this will lead to some cross-subsidisation from general services to the dredging activity. But recognising that almost 85% of the vessel related income accrues from vessels availing deep draft berths, it is not found unreasonable to allow this cross subsidisation. The cargo activity will also be benefited indirectly.

(g). A summary of the net surplus/ deficit in the dredging account is given below:

For the period upto repayment of JBIC loan (i.e. upto 19.1.05)

Sr. No.	Particulars	Rs. in lakhs
(i).	Balance in the capital dredging Account as on 1.4.04 as per the Annual Accounts	-245.06
(ii).	Amount of Rs.4 crores per annum to be met from accumulated reserves for the period 2000-01 to 2003-04	1600.00
(iii).	Modified balance in capital dredging Account as on 1.4.04	1354.94
(iv).	Net surplus in the dredging account for the period from 1.4.04 to 19.1.05 (on proportionate basis) as per the Annual Accounts	214.78
(v).	Total balance in the dredging account considered to partly repay the JBIC Loan	1569.72
(vi).	Dredging Account balance utilised for part repayment of JBIC loan	1569.72
(vii).	Balance in the dredging Account as on January 2005	Nil

For the period after 19.1.05

Sr. No.	Particulars	Rs. in lakhs		
		Past period 19.1.05 till 2007-08	Estimates 2008-09 & 2009-10	Total
(i).	Deficit in the dredging Account	-12710.21	-7151.82	-19862.03
(ii).	(a). Deficit to be met from revenue surplus for the past period (2002-03 to 2007-08)	7666.23	Nil	7666.23
	(b). Deficit to be met from revenue surplus assessed for the period 2008-09 and 2009-10	1360.56	7151.82	8512.38
(iii).	Estimated balance deficit in the dredging account at the end of this tariff cycle.	-3683.42	Nil	-3683.42

The deficit of Rs 36.83 crores in the dredging statement to the extent not covered from the general port activity will be reviewed during the next tariff review.

(xvi). In the light of the analysis given above, the cost statements for the port as a whole excluding capital dredging activity and railway activity and different main activities have been modified. The modified cost statements are attached as Annex- I (a) to (d). The summarised results of the main activities of the port as a whole are as follows:

Sr. No.	Particulars	Operating Income (Rs. in lakhs)		Net Surplus(+) / Deficit(-) (Rs. in lakhs)		Net Surplus(+) / Deficit(-) as a % of operating income		Average Surplus/ Deficit %
		2008-09	2009-10	2008-09	2009-10	2008-09	2009-10	
1.	Port as a whole	18077.04	21819.25	4857.44	5006.35	26.87%	22.94%	24.81%
2.	Port and dock services	6992.91	7567.21	(1632.72)	(2843.90)	(23.35)%	(37.6)%	(30.5)%
3.	Cargo Handling and Storage Activity	10447.30	13523.36	6314.59	7667.29	60.44%	56.45%	58.4%
4.	Etare	636.83	668.68	175.56	182.86	27.57%	27.36%	27.46%

- (a). The estimated financial position at the existing level of tariff for the port as a whole excluding the dredging and railway activity shows an aggregate estimated surplus of Rs.9853.79 lakhs for the years 2008-09 and 2009-10. This works out to an average net surplus of 24.91% of the operating income for the next two years after accounting all admissible cost and permissible return. So, there is a case for reduction in the existing tariff at TPT.
- (b). In absolute terms, the vessel related activity shows a total net deficit of Rs.4476.62 lakhs. This works out to an average net deficit of 30.6%. The cargo related activity shows a total surplus of Rs.13981.88 lakhs which fully offsets the deficit in the vessel related activity and still leaves a surplus of Rs.9505.26 lakhs in the cargo handling activity for the two years under consideration.

The port has proposed 5% reduction in the vessel related charges and 10% reduction in the wharfage rate on industrial coal. Apart from this, it has maintained status quo in the cargo handling and storage charges and charges for other miscellaneous services.

The proposed reduction in the vessel related activity will increase the flow of cross-subsidisation since the vessel related activity is already a deficit activity. Since the proposed reduction in the vessel related tariff flows from the demand made by the users, and the port as a whole is in a comfortable surplus position, 5% reduction is effected in all the vessel related tariff items as proposed by the TPT. Some of the users have demanded that reduction in vessel related charges should be more than 5%.

The decision to maintain status quo on special rate for capital dredging which will now be levied on the reduced base rate will provide some relief to major portion of the vessel traffic. Given the deficit position in the vessel activities, it is not considered desirable to allow any further tariff reduction, which will only escalate the incidence of cross-subsidisation.

- (c). In the revised proposal, the TPT has proposed 10% increase in the berth hire for 10000 to 15001 GRT vessels and 10% reduction in the 15001 to 20000 GRT slab. For the vessel size 25001 to 30000 GRT, reduction in tariff is proposed to the extent of 1.5%.

From the submissions made by the users it is understood that most of the vessels arriving at the TPT are below 30000 GRT. The TPT has, despite a request, not furnished the details of number of vessels expected to fall under different GRT slabs and as a result the impact of the proposed increase/decrease on the predominant category of vessels could not be assessed. In the absence of these details, 5% reduction is effected in all the slabs in line with the tariff reduction proposed by TPT for other vessel related tariff items.

- (d). The impact of the reduction proposed in vessel related tariff, wharfage for industrial coal, change in the unit of levy of way leave charge of TNEB and impact of restatement of coastal vessel tariff applying the prevailing dollar rate works out to around Rs.992.89 lakhs for the two years under consideration. After considering the impact of the proposed reduction in tariff, the port as a whole excluding dredging activity will continue to be in surplus.
- (e). Strictly speaking, the existing tariff level should be reduced to the extent of surplus reflected in the cost statement. However in this case, the cost position explained above does not include the capital dredging activity which as already mentioned earlier reflects a substantial deficit. The TPT has not proposed to revise the special rate for dredging despite deficit in this activity.

Since the port as a whole reflects a surplus position, the deficit reflected in dredging activity for the years 2008-09 and 2009-10, as well as for the past period is adjusted from the overall surplus position in the port. After this adjustment of the deficit in the dredging activity, the deficit remaining

uncovered in the dredging activity at the end of this tariff validity cycle is assessed at Rs.36.83 crores which will be reviewed during the next tariff cycle.

- (f). A summary of the total net surplus assessed for the period 2008-09 and 2009-10 is given below:

Sr. No.	Particulars	Rs. in lakhs
(i).	Net Surplus / deficit for the years 2008-09 & 2009-10	
	(a). Vessel related activity	(-) 4476.62
	(b). Cargo related activity	13981.88
	(c). Estate activity	358.52
	Total Net Surplus for the port as a whole	9863.79
	Surplus excluding estate activity	9505.27
(ii).	Less: Impact of reduction proposed viz. 5% reduction in vessel related tariff, 10% reduction in wharfage rate of industrial coal, change in unit of levy of way leave of TNEB and restatement of coastal vessel rate based on prevailing dollar rate.	992.89
(iii).	Surplus after the proposed reduction in tariff items	8512.38
(iv).	Less: Deficit in the dredging activity for the year 2008-09 and 2009-10 as well as deficit for the past period met from revenue surplus.	
	For the years 2008-09 & 2009-10 Rs. 7151.82 lakhs	
	For the past period Rs. 1360.56 lakhs	
		8512.38
(v).	Balance surplus (iii - iv)	0.00

- (g). The estate activity shows a total net surplus of Rs.358.52 lakhs. The tariff proposal in reference filed by the TPT does not envisage any increase in the existing rates of estate activity. The rates for estate activity are not fixed based on the cost plus approach. This Authority follows the guidelines issued by the Government from time to time for fixation of rates under the estate activity. The lease rental for TPT lands was last revised w.e.f. July 2002 with validity upto 30 June 2007 and, therefore, they are already due for review.

The TPT is, therefore, advised to file a separate proposal for review of rates for its estates in line with the extant Government guidelines.

- (xvii). The port had initially proposed to rationalise berth hire with single rate instead of existing seven tier structure. Likewise, pilotage was proposed in three slabs as per the revised tariff guidelines. As has been mentioned earlier, the port has subsequently acceded to the demand made by the user associations to continue with the existing structure of vessel related charges.

Since the introduction of rationalised tariff structure is likely to cause unintended adverse impact on majority of vessels as per the submissions made by most of the user associations, this Authority decides to relax the relevant provision of revised guidelines. Faced with a similar situation, this Authority had already allowed a similar relief in Chennai Port Trust, Mormugao Port Trust, etc., by relaxing the tariff guidelines. The revised proposal to continue with the existing slabs for levy of vessel related tariff is based on the request made by the user associations and hence is accepted.

While deviation from the guidelines is allowed under special circumstances as a one time measure, the need to rationalise these tariff items cannot be ignored forever. The TPT should attempt to introduce suitable rationalisation in these vessel related tariff items prescribing the base rate such that the impact of increase, if at all necessary will be gradual across all the categories.

- (xviii). The proposed note no. vi(b) under general terms and conditions stipulates that the rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate (PLR) of the State Bank of India. On our advice to prescribe a specific interest rate based on the prevailing PLR of State Bank of India, the TPT has contended that this may not be necessary.

The Scale of Rates of other major ports / private terminals stipulate the penal rate of interest in line with provisions made in the tariff guidelines. The proposed note is,

therefore, modified to reflect the applicable penal rate of interest of 14.75% (i.e. at 2% above the prevailing PLR of State Bank of India at 12.75%) as per clause 2.18.2. of the revised tariff guidelines.

- (xix). The concessional tariff in respect of vessel related charges for coastal vessels is proposed adopting the exchange rate of Rs.43.52 for conversion of dollar denominated rate into rupee terms. The revised tariff guidelines stipulate that restatement of rates for coastal vessel may not be resorted to with reference to prevailing exchange rate at the time of each general revision of Scale of Rates. The objective of this clause is to ensure that the coastal vessels are not burdened on account of fluctuation in the exchange due to such restatement. The exchange rate considered at the time of the last general revision of the Scale of Rates of the TPT was at a higher level in comparison to the prevailing rate. If the coastal vessel rates are not restated with reference to the current level of exchange rate, it will not comply with the Government guideline requiring such tariff to be prescribed at the concessional level at 60% of the tariff applicable for the foreign-going vessels. That being so, restatement in the present situation of falling exchange rate is necessary to maintain the minimum prescribed coastal concession:

The current exchange rate is around Rs.43.46 (at the time of finalising this analysis) and, therefore, the tariff for coastal vessels is derived accordingly. The financial impact of reduction in the revenue of the port on account of restatement of tariff for coastal vessel is a marginal figure of Rs.3.70 lakhs for the years 2006-09 and 2009-10 which is considered in the financial model.

- (xx). The TPT was requested to incorporate a note stating that the users should not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port as stipulated in the clause 2.15. of the revised tariff guidelines.

The argument made by the TPT that it is not necessary to incorporate the said conditionality since suitable provisions are already proposed in the berth hire charges and anchorage fee is found misplaced. The note stipulated in the tariff guidelines is a general condition applicable for delays attributable to the port with reference to any of the services offered by the port. Hence, the said provision is incorporated in the Scale of Rates of TPT in line with the prescription in the Scale of Rates of other major ports / private terminals.

- (xxi). The frequency of levy of port dues in respect of coastal vessels is once in 30 days upto maximum of three entries as per the existing Scale of Rates of the TPT. Since port dues is a fee for entry of a vessel, the TPT was advised to review the existing practice of levying port dues for coastal vessels with suitable reduction in the rate.

The TPT has clarified that the existing provision of levy of port dues is based on the earlier provisions of Indian Ports Act 1908. The beneficiaries of this provision are mostly thermal coal vessels and 50% of oil vessels. A coal vessel is reported to enter twice every month. It has, therefore, in the revised draft Scale of Rates proposed to levy 50% of the prescribed port dues for each entry in respect of coal vessels arriving at Coal Jetty I and II under coastal category.

The proposal of the TPT is silent on the benefit derived by coastal vessel other than coal and oil vessel under the existing tariff arrangement. It would be more appropriate to arrive at the rate based on the average income earned from this tariff item during the immediate past three years over the average GRT of the vessel for the corresponding period instead of an isolated provision made with reference to coal vessel. In the absence of the requisite information it may not be possible for this Authority to prescribe the rate. The TPT is, therefore, advised to adhere to our advice at the time of the next tariff review while prescribing the unit of levy of port dues for coastal vessel at par with foreign-going vessel. Till such time the existing unit of levy of port dues for coastal vessel is allowed to continue.

- (xii). The pilotage fee prescribed in the existing Scale of Rates of the TPT includes the services of pilot(s), provision of required number of tug / tugs, launches for inward and outward movement for pilotage of vessel and once shifting operation at the request of

user within the dock basin. The TPT has proposed to retain the existing provision in its revised draft Scale of Rates.

Clause 6.4. of the revised tariff guidelines stipulates that pilotage-cum-towage fee shall include one inward and one outward movement with required number of tugs / launches of adequate capacity and shifting/s of vessels for 'Port convenience'. It allows the port to levy separate shifting charges for shifting done at request of the vessels. The TPT was requested to modify the proposed conditionality in line with the revised tariff guidelines with corresponding reduction in the composite pilotage fee by separating the element of shifting done at the request of users which is presently included in the composite fee. Even the Tuticorin Custom House Agents Association has pointed out that the pilotage fee should be reduced to the extent one shifting component at user's request is included in the composite fee. Despite specific mention in this regard, the TPT has not separated the shifting element from composite fee on the pretext that towage and pilotage activity together reflect a revenue deficit position.

Though this particular activity as well as vessel related activity are in deficit, the surplus in the cargo handling activity adequately covers the deficit in the vessel related activity and the port as a whole finally emerges to be in a surplus position. That being so, the reasons cited by TPT for deviating from the tariff guidelines for prescribing this provision is not accepted.

From the existing definition of pilotage fee, it is evident that the composite fee includes one shifting charge of vessel at the request of user. Hence, when this component is to be excluded from the definition of pilotage fee, obviously the unit rate of pilotage fee is to be reduced correspondingly. At some of the other major ports, the element of shifting is taken as 10% of the composite rate for segregation purpose.

In the absence of cost details furnished on the shifting element included in the existing composite fee, a reduction of 10% in the composite pilotage fee is effected in line with the decisions taken at the other major ports. Separate shifting charges are introduced for shifting done at the request of the vessel.

(xxiii). The existing and the proposed provisions relating to shifting charges are discussed hereunder:

- (a) Shifting charges linked to pilotage fee was approved by this Authority in its Order passed on 22 June 2004 for shifting of a vessel to outer anchorage or any other berth on account of its non-performance. Chairman (TPT) has been empowered to take a decision to shift a vessel to outer anchorage or any other berth on account of its non-performance. The shifting charge is prescribed at 25% of pilotage fee for vessels shifted to berth nos. 1 to VI or between Coal Jetty and Oil Jetty. For vessels shifted from Coal Jetties and Oil Jetty to berth nos. 1 to VI and vice versa, the shifting element is prescribed at 50% of the pilotage fee. While according approval to this provision, the TPT was advised to file suitable proposal prescribing broad guidelines / principles for application of the provision based on experience gained in the operations.

The TPT was reminded to propose a suitable modification in the proposed conditionality to bring in transparency in shifting mechanism on account of non-performance of vessel. Though the TPT has admitted the significance of prescribing the productivity norms for shifting of vessels on account of its non-performance it has, however, pleaded that the principle cannot be applied in its case since there could be different variables encountered at different berths for non-achievement of productivity norms like waiting for the berth, availability of sufficient number of lorries, usage of ship's gears, etc. Hence, it has requested to allow some sort of flexibility for accounting such delays and consequent loss in the productivity taking into account the available requirement for the berths. Further the handling of the vessels by both the port as well as ship's own derricks and private equipment are strictly not comparable. It has, therefore, requested not to insist on prescribing productivity norms for shifting of vessel on account of non-performance.

As already held in the various cases, this Authority would prefer to prescribe conditionalities in a definite manner without providing discretionary powers to the regulated entities. In the absence of the relevant information made available by the TPT and any suggestion from users' side, it is not possible for this Authority to prescribe *suo motu* the requirement at different berths which are to be adhered before shifting of a vessel for its non-performance. Port is, therefore, advised to examine the issue once again and the users can furnish their suggestions in this regard to the port. For the time being, the proposal to continue with the existing arrangement is accepted.

- (b) This Authority in its Order passed on 27 December 2005 approved shifting charge at 33% of the applicable pilotage fee which is leviable when a working vessel is shifted to accommodate dusty cargo vessels at the specified berths during bunching of dust generating cargo vessels in the port.

Apart from shifting charges, cleaning charge at Re.1 per tonne is also prescribed on cargo discharged by such vessels at the specified berths. The TPT has proposed to retain the existing provisions pertaining to shifting charges and cleaning charges for handling dust generating cargo vessels in the revised proposed Scale of Rates.

The Tuticorin Custom House Agents Association has pointed out that the port should not collect the charges for cleaning the port roads and berths. This issue is already deliberated and decided while approving the charges in December 2005 and hence there is no reason to review the existing arrangement based on the request made by the Tuticorin Custom House Agents Association.

The Tuticorin Stevedores Association has pointed out that the charges for handling dust generating cargo at berths other than the earmarked berth nos. III and IV mainly arises due to inadequate capacity for handling dusty cargo. The TPT has also admitted this fact and has agreed to initiate action to add to the required capacity for handling such vessels. It is necessary to recognise the lead time taken in executing and providing infrastructure facilities. It is expected that TPT will carry out a proper study on the demand for this facility and initiate necessary action early.

- (c) The TPT has proposed to introduce a new shifting charge for shifting done at the request of vessel. In the initial proposal, the shifting charge was proposed as a percentage to pilotage fee.

Despite specific advice rendered in our earlier Orders, TPT has not justified the proposed shifting charge with reference to the cost of services provided for shifting a vessel between the respective berths and de-linked it from the pilotage fees. It has clarified that the proposed shifting charge linked to pilotage fee is with reference to distance involved alongside berths and across the performance in North Break Water (NBW) and South Break Water (SBW). It has pleaded that recognising the nature of operations in Tuticorin Port and for sake of simplicity, the proposed shifting charge as a percentage of pilotage fees may be accepted.

The port has subsequently proposed shifting charges on GRT of vessel without linking it to pilotage fee in the revised proposed Scale of Rates. The rate in absolute terms prescribed is, however, not cost based but derived @ 25% / 50% of the pilotage fees.

Shifting at the request of vessels will attract separate shifting charges as stipulated in clause 6.4. of the revised tariff guidelines. It is noteworthy that, as has been explained earlier, the composite pilotage fee is reduced to exclude the shifting element. Therefore, the proposal for levy of separate shifting charge for movement of vessels between certain specified berths is accepted.

However, the different quantum of shifting charge proposed for movements of vessels between North Break Water and South break water and charges

proposed for movement of vessel from NBW to SBW and between various other specified berths are not justified with cost details.

Nevertheless, recognising that the proposed shifting charges are comparable to the shifting charges prescribed for vessel shifted between various berths on account of non-performance of vessel, the proposed shifting charge is approved.

The TPT is, however, advised to formulate a well analysed proposal along with the cost details to justify the proposed rate at the time of next tariff review.

- (xiv). A general note is introduced in the revised Scale of Rates under the Schedule of shifting charge to state that convenience of the agent or port for shifting a vessel will be decided by the Chairman (TPT) on every occasion. The proposed note is introduced by TPT to overcome specific operational problems. The stated policy of this Authority as already held in many cases is not to give any discretionary powers to the regulated entities. The movements of vessels which are to be treated as shifting for port convenience are explicitly defined in the existing Scale of Rates and the same are retained in the revised proposed Scale of Rates. It is, therefore, not appropriate to allow such discretionary powers to decide shifting of the vessel for convenience of agent or port on every occasion. In order to overcome the operational problem as submitted by the port, the proposed note is modified to state that Chairman (TPT) may decide whether the movement of a vessel is for port or agent's convenience only in any extra-ordinary circumstances and in cases, which are not specifically provided in the Scale of Rates of the port.

- (xv). The existing Scale of Rates prescribes hire charges for tug, launches with reference to the individual names of equipment. On our advice, the port has proposed hire charges with reference to capacity range of equipment, tugs, etc.

The proposed note no. 1 under schedule of Tug Hire Charges stipulates that the tug services shall be provided as part of pilotage service without any charge. The TPT on our advice has agreed to incorporate a sentence stating that the tug services provided, as part of shifting of a vessel shall also be without any charge. The proposed note no. 1 is updated to incorporate this sentence.

- (xxvi).(a). In the existing Scale of Rates, additional berth hire is prescribed for overstay of a vessel after expiry of 12 hours notice given by the Deputy Port Conservator to vacate the berth. The existing additional berth hire for the first slab works out to almost 30% of the berth hire applicable on the highest rate prescribed in the berth hire schedule for a 30,000 GRT vessel. For fishing vessels, separate additional berth hire at four times and six times of the applicable berth hire is prescribed in the existing Scale of Rates.

In the proposed Scale of Rates, TPT has proposed to apply additional berth hire charge prescribed for fishing vessels for normal vessels and has also proposed to reduce the notice period to vacate the berth from existing 12 hours to 4 hours.

When advised the port to incorporate broad guidelines / circumstances under which the Deputy Conservator will issue a notice to a vessel to vacate the berth, the TPT has made a general statement that the notice will be issued to a vessel to vacate the berth if the productivity norms are not complied with despite instructions to improve the same as decided in the Berthing Committee Meeting.

This Authority shares the concern of the port to have the berth, which is a scarce resource to be vacated to avoid overstay of vessel on account of non-productivity. However, circumstances under which the vessel will have to vacate should be known in advance to the vessel. In the absence of specifying the broad criteria for removal of vessel from the berth, the notice period of 4 hours to vacate the berth proposed by the port may not be sufficient.

In the light of the above position, the modification proposed by the TPT is not approved. The TPT is advised to formulate a suitable proposal prescribing the broad circumstances under which the vessel will be issued notice to vacate at the time of the next tariff review. The views of the port users may also be obtained while formulating such a proposal. Till such time, provision relating to additional berth hire prescribed in the existing Scale of Rates is allowed to continue subject to effecting 5% reduction proposed for vessel related tariff.

- (b). The existing Scale of Rates provides for a rebate @ 20% of the applicable berth hire charges in respect of vessel berthed at additional berths, figure jetty and shallow water berth where wharf crane facility is not available. The port has proposed to retain this condition in the proposed Scale of Rates.

The TPT has clarified that presently, it provides wharf cranes at berth nos. III and IV and does not deploy wharf crane at other general cargo berths. The proposed conditionality does not explicitly state that rebate in berth hire would be applicable to any other general cargo berth where wharf crane is not provided by port other than those specified. The proposed condition is, therefore, partially modified to that extent to make the provision explicit.

- (c). The tariff guidelines stipulate that the users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the port. The TPT has agreed to our advice to incorporate a conditionality to state that no berth hire shall be levied for the period when a vessel idles at a berth for continuous one hour or more due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port in line with such a prescription introduced at other major port trusts.

- (d). The TPT has proposed to levy the applicable berth hire charge for one day as the minimum charge in case of cancellation of services requisitioned including amendment to berthing schedule, cancellation of berthing, amendment to entry in the system of E-booking etc. The TPT has clarified that the proposed cancellation charges are in the form of penalty and hence it is appropriate to be linked to GRT of vessel instead of prescribing a uniform rate. Recognising that the proposed levy is a deterrent measure, the same is accepted.

- (xxvii). (a). In the existing arrangement, vessels coming from or sailing to Maldives are exempted from payment of Anchorage fees. Likewise, for vessels coming from or sailing to Colombo, the anchorage charges accrue for stay beyond 48 hours.

The port has proposed to withdraw the exemption in anchorage fee granted to vessels from / to Maldives. It has proposed to levy anchorage fee for vessels coming from / to Maldives for stay of vessels more than 24 hours and for vessels coming from / to Colombo, the anchorage fee is proposed for stay beyond 24 hours as against existing 48 hours free stay allowed.

When advised to clarify the reasons for proposed modifications, the TPT has pleaded that its earlier proposal introducing these concessions contained some omissions. It is difficult to accept the stand by the TPT since the earlier proposal of TPT clearly prescribed the provisions granting exemption / relief in anchorage fee to these categories of vessels which was approved by this Authority following the usual consultation process.

Granting concessions in tariff is essentially governed by the commercial considerations of a port. Neither the law nor the tariff guideline mandates a concession to be given to the particular category of vessels in reference. The concessions were earlier granted based on the proposal of TPT and, therefore, it can be withdrawn based on the commercial decision of the port. Notwithstanding withdrawal of the concession, the port, in deserving cases, can reduce the rates prescribed in the Scale of Rates in view of the general delegation of power given to it in this regard.

- (b). While approving the TPT proposal for levy of anchorage fee as a percentage of applicable berth hire charge in the year 2004, the TPT was advised to propose GRT based anchorage fee with reference to the location of anchorage, depth available thereat, etc., without linking it to berth hire charge during the next tariff revision. The point was reiterated while processing the tariff revision proposal of the TPT. The TPT has clarified that the depth available at anchorage is uniform and hence fixing differential rates according to depth is not relevant in its case. Based on the clarification furnished by the TPT, the anchorage fee proposed by TPT is approved subject to denominating it in absolute terms so that it no longer has reference to the berth hire charges.
- (xxviii) (a). In its revised proposal, the TPT has proposed to maintain the wharfage rate and charges for other miscellaneous services at the existing level with a reduction of 10% in wharfage rate for industrial coal. In the existing wharfage schedule, industrial coal falls under the tariff item "coal and coke in bulk" with applicable wharfage rate of Rs.30 PMT. In the revised Scale of Rates, a separate entry is introduced for industrial coal with a rate of Rs.27 PMT. The financial impact of the proposed reduction is estimated at around Rs.77 lakhs for the two years 2008-09 and 2009-10 for the traffic of industrial coal estimated by the TPT which is duly accounted while assessing the revenue surplus position.
- (b). A new wharfage rate for copra cake is proposed at par with charcoal. The port has clarified that both copra cake and charcoal are not frequently handled and the quantity is also negligible and hence, wharfage rate for both the cargo are proposed at the same level. It has confirmed that the method and cost of handling copra cake is similar to that of charcoal. Based on the clarification furnished by the TPT, and recognising that none of the users have raised any objection, the wharfage rate proposed for copra cake is accepted.
- (c). As per the policy directions issued by the Government, concessional rate is applicable to coastal cargo except thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets. LPG is also entitled for coastal concession as per the clarification furnished by the Department of Shipping. The initial proposal of the TPT did not to prescribe concessional rate for coal and coke handled in Coal Jetty and for LPG. The TPT on our advice agreed to prescribe concessional wharfage rate for these two cargo items in line with the direction issued by the Government. Hence the wharfage schedule is modified to that extent. Since coal other than thermal coal, if any, handled through coal jetty under coastal category is entitled for concessional tariff, a separate entry is made in the wharfage schedule in this regard. Typographical error observed in prescribing the wharfage rate for Liquefied Petroleum Gas (LPG) is corrected.
- (d). The existing system of advalorem wharfage rate for a few cargo items is proposed to continue. The TPT was requested to propose wharfage rate based on weight or volume of cargo with reference to cost of handling the relevant cargo in place of the advalorem wharfage rate. The TPT has agreed to phase out the advalorem wharfage rate at the time of next general revision of its tariff and has, therefore, requested to continue with the existing arrangement for the current tariff cycle. It is relevant to mention that the revised tariff guidelines recommends phasing out the advalorem structure in five years. The request made by the TPT to continue with the existing arrangement for the current tariff cycle is accepted. The TPT is advised to propose specific wharfage rate based on unit / volume in respect of this cargo item at the time of next tariff review.
- (e). The existing Scale of Rates stipulates that wharfage charge on bulk cargo shall be recovered on the manifested tonnage of the vessels. The TPT has proposed to incorporate a provision stating that in case of export cargo, wharfage shall be levied as declared in the Export General Manifest (EGM) or with reference to the entire quantity admitted whichever is higher even if the quantity declared in the EGM is less than the admitted quantity. Likewise, in

case of import cargo, wharfage is proposed to be levied on the Import General Manifest or the entire delivered quantity whichever is higher. The TPT has clarified that the proposed provisions are introduced in view of objection raised by Auditors on short collection when the actual admitted quantity / actual delivered quantity is higher than the manifest tonnage. Since the proposed modification is a remedy for the difficulties faced in the past, the proposal in this regard is approved.

- (f). The note no. 5 proposed by the TPT in the initial proposal about levy of wharfage rate in case of unloading and loading of cargo as restow in the same vessel was not found to be explicit. The TPT has, subsequently, on our advice modified the said note to explicitly state that no wharfage shall be levied on cargo loaded into a vessel and subsequently unloaded due to various reasons and if the same cargo is reshipped in the same vessel without leaving the port's premises. Wharfage charge is proposed to be levied if the cargo is reshipped in another vessel. The proposed provision is in line with the prescription made in the Scale of Rates of Chennai Port Trust and hence is accepted.

- (g). The TPT has requested to retain the present system of levy of wharfage for miscellaneous article based on the highest rate in view of complications in applying wharfage in such cases based on the rate applicable for individual cargo items as suggested by this Authority. It is noteworthy that the provision suggested by us is already in operation at some of other major ports. The TPT should strengthen its operational procedure and follow the suggestion made by us in this regard. In the revised Scale of Rates, the relevant conditionality is included in line with the suggestion made by us to the port earlier.

- (h). The TPT has proposed to introduce cleaning charges @ Re.1 per tonne for all bulk import / export cargo including granite blocks and logs but excluding general cargo and machinery. It is relevant to mention that the expenditure estimated by the TPT includes the cost involved for providing this service. The estimates furnished by the TPT are relied upon in this analysis except moderations done for escalation in the cost as per the tariff guidelines.

The cargo handling activity and also the port as a whole at existing tariff level show a surplus position. The existing rates prescribed in the Scale of Rates include the cost involved for providing this service. There is, therefore, no case for introducing any additional levy. However, in case the TPT feels a separate rate need to be prescribed for cleaning charges then it may file a separate proposal alongwith suitable reduction in the existing rate to that extent.

- (i). A note stating that the minimum wharfage rate will be Rs.50 is proposed to be introduced. The proposed provision is intended to cover the charges of wharfage and other administrative charges of billing and postage.

Instead of proposing a minimum charge for a particular tariff item it is found appropriate to prescribe a minimum charge on the aggregate of all the bills as prescribed in the Scale of Rates of a few other major ports like the Chennai Port Trust, Cochin Port Trust, etc. Accordingly, a general conditionality is prescribed stating that the aggregate of all bills payable on cargo related charges for one consignment would be subject to a minimum of Rs.50.

- (xix). (a). The demurrage charges on cargo and number of free days are proposed at the existing level. As per the existing Scale of Rates, the calculation of free period excludes Sundays, Custom holidays and the ports non-operating days. As per the tariff guidelines, free days must exclude Custom holidays and ports non-operating days. The proposed note no. 1 is, therefore, partially modified in line with the tariff guidelines.

- (b). As per the existing Scale of Rates, the free period for import cargo is calculated from the day following date of complete discharge of goods from

the vessels onto jetties, quays or wharves. In the proposed Scale of Rates, the TPT proposes to compute free days for import from the day following the completion of 50% of discharge of goods from the vessels. The TPT has clarified that the proposed modification in computation of free period is to ensure speedy clearance of the cargo, provide sufficient space for fresh cargo, and to speed up the turnaround of vessels in view of limited storage space available in the port. The revised tariff guidelines do not stipulate any specific method for computation of free period on cargo. But, it stipulates that the free period for import container shall commence from the day after the day of landing of the container. At most of the other major ports as well, the free period on import cargo commences from the day following the day the cargo is discharged from vessel. The proposed change in the existing provision at TPT will have a financial implication on users and the port has not furnished any impact analysis statement to understand the effect of the proposal. If congestion prevails and it becomes necessary to induce speedy clearance, it would be a better course for the port to propose alteration in the free period after carrying out a careful dwell time analysis. A status quo is to be maintained in the method of computation of free period on import cargo.

- (c). The existing Scale of Rates of TPT stipulates that in case there is shortage of space in transit sheds, some of the warehouse/s can be declared as transit area for storage of cargo on transit terms during that period. The TPT has proposed to retain the existing note giving discretionary powers to Chairman (TPT) to declare some of warehouses as transit sheds in case of shortage of space in transit sheds on a case to case basis. When advised to specify the circumstances whereby or broad guidelines under which the warehouses would be declared as transit sheds to maintain transparency in the approach, the TPT has clarified that normally the warehouses are not allotted as transit sheds. It has requested to allow the existing arrangement to continue to tide over the congestion in the wharf area due to shortage of space in transit sheds on operational necessity in the interest of cargo arrivals. Even the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways in its Order passed on 18 October 2004 in compliance with the direction of the Hon'ble High Court of Delhi has held that the application of the existing provision by the TPT in this regard is in order.

Based on the clarification furnished by the TPT and also recognising that this provision is prevailing for the last couple of years, the proposal of the TPT to continue with the existing provision is accepted.

- (d). The demurrage charge applicable for import / export cargo is proposed to be levied on cargo restacked at VOC berth where siding is made available for movement of cargo by rail. The proposed levy for restacking of cargo seems to be reasonable and hence is accepted.
- (e). As stated earlier, the tariff guidelines recommend that users should not be penalised for delays attributable to port. Accordingly, the port has accepted our suggestion to incorporate a suitable condition in its Scale of Rates to exempt levy of demurrage on cargo / storage charge on container for the period when clearance could not been effected or delivery of cargo / container or shipment could not be effected when requested by the user for reasons attributable to the port.
- (f). The port has also agreed to incorporate a conditionality to state that if operational area is leased on rental to user, demurrage charge on cargo / storage charge on container shall not be levied as per clause 4.6. of the tariff guidelines.
- (g). Demurrage charge/license fee is introduced on packing materials such as gunny/bags/pallet remaining in the port premises beyond one day after the completion of shipment / discharge of cargo. The insertion of the proposed condition seems to be more of deterrent in nature to ensure clearance of packing materials from storage area and hence is accepted.

(xxx). (a). A premium of 25% on handling and storage charge is proposed in respect of hazardous containers. This is found to be in line with the tariff guidelines and hence is accepted.

(b). The TPT at our request has agreed to incorporate a condition to state that handling charge for transshipment containers will be restricted to 150% of the charges proposed for normal containers for single operation. In case of coastal transshipment containers, the concession in the handling charges will be calculated with reference to the applicable handling charge for coastal container for the normal handling operation in line with the revised tariff guidelines. A suitable note is incorporated in this regard in its Scale of Rates.

Another note stating that in respect of container from foreign port landing at TPT for subsequent transshipment to an Indian Port for coastal voyages or vice-versa, 50% of the transshipment rate prescribed for foreign-going vessels and 50% of that prescribed for coastal category shall be levied is also incorporated in the revised Scale of Rates of TPT in line with the direction issued by the Government. Similar prescription is made in the Scale of Rates of other major ports.

(c). Storage rent on containers is proposed to be denominated in dollar terms in case of foreign-going vessel, however, no separate rates are proposed for coastal vessel in rupee terms. Storage rent on coastal containers are prescribed separately by converting the dollar denominated rates into rupee terms based on the exchange rate considered for conversion of other dollar denominated tariff items.

(d). The charges for stuffing and destuffing the cargo from container within the port fenced area near the warehouse is proposed at 50% of the rate for the total storage area on per day or part thereof basis. When requested to propose a specific rate for stuffing / destuffing of cargo based on the cost of the services provided, the TPT has clarified that the proposed note is only a token provision and no specific cost of service is involved in the exercise by the port.

The proposal of the port is not clear as it does not explain 50% of which rate will be taken as stuffing / destuffing tariff. The services covered under the proposed rate remain unexplained. In view of these gaps observed, the proposal of the TPT is not accepted at this juncture. The TPT is advised to file a separate proposal justifying the proposed rate within six months from the date of notification of this Order.

(xxx). (a). The hire charges of wharf cranes, fork lift truck and other equipment are proposed to continue at the existing level. It has also prescribed concessional rate for coastal cargo in case of movement from / to quay to / from storage yard. The concession tariff for coastal cargo for such movement is in line with the policy direction issued by the Government and hence is accepted subject to reduction effected in the existing tariff in line with the decision taken in the preceding analysis.

(b). The proposed note no. (i) under schedule 5.02.2 pertaining to hire charges of wharf crane stipulates that wharf crane shall be provided by TPT without levy of any charge. The TPT has clarified that the craneage component on wharf crane is included in the berth hire and hence that component shall not be levied for loading and unloading of cargo from vessels including barges and lighters.

The charges prescribed in the schedule 5.02.02, is for use of grab over and above the supply of crane. To avoid any ambiguity, the proposed note is partially modified to state that the berth hire includes component of wharf crane and hence no separate craneage charges will be levied for wharf crane provided by port (subject to availability) for loading and unloading of cargo from vessels including barges and lighters. The charges for use of grab will however, be collected as prescribed in the Schedule. The heading of the schedule is also modified by replacing the words 'wharf crane' with 'use of grab for wharf crane'.

- (c). There seems to be some typographical error in the hire charge proposed for mobile cranes of 10 tonne capacity under Schedule 5.03 for handling cargo other than coastal cargo which is corrected.
- (d). The note number (1) proposing to levy surcharge @ 20% of the applicable charge for use of harbour craft and equipment outside the port limits was found to be contradicting with reference to the provision elsewhere proposed in the Scale of Rates which states that port shall levy the charges prescribed in the schedule for plying the floating craft outside the port limits. The TPT has subsequently deleted the word "harbour crafts" from the proposed note number (1) to remove the inconsistency, observed by us. The modified note proposed by TPT is accepted.

(xxii). The TPT has proposed concessional rate for coastal cargo for various items like passengers toll, for equipment deployed during standby period, charges for use of port's pipelines to transport ship stores, bunker oil, etc., to ships etc. As per the policy direction of the Government, concessional rate for coastal cargo / container is applicable on the relevant handling charges for ship-store transfer and transfer from / to quay to / from storage charge including wharfage. Hence, the concessional rates for coastal cargo / container proposed by the TPT in some of these schedules is modified in line with the directions issued by the Government. It is, however, possible for TPT to offer the concessions proposed by it, if it still wants to provide such benefit, in view of the powers delegated to ports to reduce the rates.

- (xxiii).(a). The existing Scale of Rates prescribes the unit of levy of the way leave charge for pipelines, overhead wires and underground cables on per square meter per annum basis.

The way leave charges for the conveyor system owned by Tuticorin Thermal Power Station (TTPS) for movement of coal is, however, prescribed on the tonnage of cargo handled at 0.65 paise per metric tonne. Based on the representation made by the Tamil Nadu Electricity Board (TNEB), the TPT was specially advised sometimes in September 2005 to propose the way leave charges in respect of conveyor system based on the area occupied instead of linking it to tonnage of cargo handled. Despite this advice and the objection raised by TNEB in this regard in this proceeding, the TPT has not proposed any modification in the unit of levy of this item even in the revised proposal. The TPT has, however, estimated the financial impact of changing the unit of levy from existing 0.65 paise per metric tonne to Rs. 1.42 per square meter per annum as applicable for pipelines, overhead wires and underground cables at around Rs.36.6 lakhs per annum. Since this Authority has already decided that the tariff arrangement in this case should be revised to fall in line with the other categories, the way leave charge for conveyor system of TTPS is prescribed on per square meter per annum basis at par with way leave charges prescribed for pipelines, overhead wires and underground cables. The impact of the change in the unit of the charging is accounted in the financial model considered in our analysis.

- (b). The existing Scale of Rates prescribes formulae for calculating way leave area for pipelines, overhead wires, underground cables etc. The TPT has proposed to continue with the existing formulae for calculation of the way leave area.

The area of pipeline /overhead wire for levy of way leave charges is computed based on the length multiplied by the diameter plus 30 cms. added for working space. For overhead wire and for underground cables, the existing formula prescribes an addition of 60 cms. and 105 cms. as working space. In this context, the TPT was advised to adopt the principles evolved by this Authority while approving the formula for calculation of area for levy of way leave charges at the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)

The TPT after examining the same has observed that the principles advocated by this Authority in the JNPT case with reference to multi layer pipeline and area shared by roads, railways are not relevant in its case. It has contended

that the existing formula prescribed in its Scale of Rates for arriving at the area by multiplying length of the pipeline with the diameter of the pipeline with provision of 30 cms. / 60 cms. of working space is reasonable and hence need not be modified. The formula prescribed in the Scale of Rates of other major ports like the Cochin Port, the Mormugao Port etc., also stipulate addition of 30 cms. to the diameter of the pipeline for arriving at the area occupied by the pipeline. There is no uniformity in the formula prescribed in the Scale of Rates of various major ports for computing the area occupied by the pipelines and the government lease / license of port lands are also silent on this aspect. This Authority will examine the matter in consultation with the major ports and prescribe a uniform formula for common adoption by all the major ports. Till such time, the existing arrangement is allowed to continue.

For underground cable, the TPT has proposed to levy 50% of the applicable way leave charges. This is in line with the provision prescribed in the Scale of Rates of JNPT and would be beneficial to the users and hence is accepted.

- (xxxiv). The Tamil Nadu Electricity Board (TNEB) has filed a Writ Petition in the Hon'ble High Court of Madras challenging the tariff Order passed by this Authority in September 2002. Reportedly, the Hon'ble High Court has ordered some interim relief to the TNEB. The case is still pending for disposal as reported by both the TPT and the TNEB.

It is relevant to mention here that there is no Order of the High Court restraining this Authority to take up the matter of revising the rates of the TPT at the end of the tariff validity period.

The revised Scale of Rates provides reduction in vessel related tariff in comparison to the earlier tariff fixed in September 2002. By way of abundant caution, TPT is advised to bring the Order of this Authority in this case to the notice of the Hon'ble High Court and seek its orders before implementing the revised tariff in respect of the TNEB.

- (xxxv). The existing license fee for entry of private cargo handling equipment is higher than that prescribed for entry of other vehicles / equipment. The TPT has stated that the differential rate for private equipment inside the port area is to give weightage to the permission given inside the security area for commercial operations and hence is justified.

From the submissions made by the TPT, license fee on the private cargo handling equipment appears to be levied more in the nature of a fee levied for permitting its premises to be used for a business opportunity by others. The port should examine further whether it can strictly fall under the Scale of Rates. Till such time, the existing arrangement is allowed to continue.

The point made by the TPT that there is no relationship between the licence fee paid by the operator of the equipment and the rate being charged by them is not correct. The treatment of royalty will be governed by clause 2.8.1. of the tariff guidelines. If port has authorised the private operator to offer the services, which are listed under section 42 of the Major Port Trust Act, then, the ceiling rate has to be prescribed based on the proposal of the port and such rate shall bind all service providers.

In fact, even the TPT has filed a proposal of similar nature for fixation of hire charges for crane deployed by service provider M/s. PSTS which is under consideration by this Authority. The TPT is, therefore, advised to examine whether any other services provided in the port including the services offered by private cargo handling equipment fall under the ambit of tariff regulation and initiate action in terms of clause 7 of revised tariff guidelines to regulate such tariff items.

- (xxxvi). The TPT has filed a separate proposal for fixation of levy for workers deployed from Tuticorin Port Cargo Handling Labour Pool (TPTCHLP) for cargo handling operations. The point made by Sterlite Industries Limited in the general revision proposal about exorbitant labour levy applicable in its case is being addressed in the relevant case under consideration by this Authority.

(xxxvii). Some of the proposed provisions which are not in line with the common prescription at other major ports / private terminals and the revised tariff guidelines have been modified.

(xxxviii). In line with the direction issued by the Government under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 the rates approved by this Authority will be ceiling level and the rebates / discounts will be at the floor level. The TPT will have the flexibility to charge lower rate if it so desires based on the commercial judgment of the port.

(xxxix). The revised tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of the three years. As already mentioned earlier, the cost position considered in this analysis is for two years i.e. 2008-09 and 2009-10, hence the tariff prescribed will be for truncated validity period. The financial position considered for the purpose of this analysis is only till 31 March 2010, hence the validity of the revised Scale of Rates will also expire on 31 March 2010.

12.1. In the result, and for the reasons give above, and based on collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the TPT which is attached as Annex-II.

12.2. The revised Scale of Rates and conditionalities of the TPT will become effective after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2010. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

12.3. The tariff of the TPT has been fixed relying on the information furnished by the port and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the TPT to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to setoff fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

12.4. In this regard, the TPT is requested furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year i.e. for the period ending on 30 June, 30 September, 31 December and 31 March of each of the years in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-) 20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, TAMP will call upon the concerned port trust to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the TPT fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by TAMP, the Authority will proceed *suo motu* to review the tariff.

BRAHM DUTT, Chairman

[ADVT II/4/143/2008-Exdy.]

ANNEX I (a)
Rs. in Lakhs

Consolidated Cost Statement of Tuticorin Port Trust (Excluding Dredging)

S/L No.	Description	Actuals furnished by 1997 assessing authority				Modified Estimates Excluding Dredging			
		Actuals 2003-03	Actuals 2003-04	Actuals 2004-05	Actuals 2005-06	2007-08	2008-09	2009-10	2009-09
I	Traffic in Million Tonnes	132.34	136.78	156.31	171.29	140.01	140.01	140.01	140.01
II	Capacity in million Tonnes	148.40	180.28	181.40	181.58	205.50	205.50	205.50	205.50
	Operating Income	5,411.28	4,136.32	7,043.43	8,479.36	9,680.47	9,680.47	9,680.47	9,680.47
	(I) Cargo Handling And Storage Income								
	Less: 50% Royalty transferred to Escrow Account from 2005-06								
	(II) Port and Dock Services (Excluding dredging)	4,511.30	4,432.58	4,891.31	5,444.92	6,444.14	6,444.14	6,444.14	6,444.14
	(III) Railways	265.27	180.19	180.48	180.10	276.08	276.08	276.08	276.08
	(IV) Estate	1,053.94	812.22	612.83	547.46	544.93	544.93	544.93	544.93
	(V) Expenses	11,470.89	11,879.33	12,723.97	13,830.43	15,687.97	15,687.97	15,687.97	15,687.97
	Total Operating Income	795.96	832.31	744.30	886.48	831.91	831.91	831.91	831.91
III	Operating Expenditure	1,796.31	2,130.09	2,046.64	1,883.52	2,109.45	2,109.45	2,109.45	2,109.45
	(I) Cargo Handling And Storage activity								
	(II) Port and Dock activity (Excluding dredging)	138.23	145.51	180.94	175.36	167.43	167.43	167.43	167.43
	(III) Railways	652.94	596.78	191.20	161.94	178.44	178.44	178.44	178.44
	(IV) Estate	5,966.04	5,783.37	5,331.18	3,834.49	3,378.47	3,378.47	3,378.47	3,378.47
	(V) Expenses	306.26	280.91	286.57	287.01	287.41	287.41	287.41	287.41
IV	Operating Expenditure	223.58	246.79	177.99	314.33	576.75	576.75	576.75	576.75
	(I) Cargo Handling And Storage activity								
	(II) Port and Dock activity (Excluding dredging)	19.48	19.68	19.03	30.73	30.73	30.73	30.73	30.73
	(III) Railways	16.58	16.58	16.51	16.51	16.51	16.51	16.51	16.51
	(IV) Estate	5,966.04	5,783.37	5,331.18	3,834.49	3,378.47	3,378.47	3,378.47	3,378.47
	(V) Expenses	306.26	280.91	286.57	287.01	287.41	287.41	287.41	287.41
V	Total Depreciation	1,566.08	4,297.43	3,964.18	3,798.61	4,388.82	4,388.82	4,388.82	4,388.82
	Total operating Expenditure	2,023.61	4,018.38	2,374.81	1,326.53	2,651.29	2,651.29	2,651.29	2,651.29
VI	Gross Operating Surplus (II-III-IV)	2,023.61	4,018.38	2,374.81	1,326.53	2,651.29	2,651.29	2,651.29	2,651.29
VII	Allocated Management & General Overheads								
VIII	Depreciation on assets	1,566.08	4,297.43	3,964.18	3,798.61	4,388.82	4,388.82	4,388.82	4,388.82
IX	Operating Surplus after Depreciation	457.53	720.95	410.63	527.92	1,262.47	1,262.47	1,262.47	1,262.47
X	Operating Surplus (after Depreciation)	457.53	720.95	410.63	527.92	1,262.47	1,262.47	1,262.47	1,262.47
XI	Capital employed	19,411.71	19,740.07	18,485.76	21,000.48	22,771.59	22,771.59	22,771.59	22,771.59
	Operating Assets								
	Business Related Assets								

SL. No.	Description	Actuals				Estimates furnished by TPT excluding Railways				Modified Estimates Excluding Railways			
		2002-03	2003-04	2004-05	Actuals 2005-06	Actuals 2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10	2009-10
AII	ROCE @16.5% for 2002-03, 2003-04, 17.5% for 2004-05, ROCE for 2006-06 and 2004-07 @15% on business assets and 6.35% on business related assets. From 2007-08 onwards ROCE @ 16% on business assets and 7.4% on business related assets	3,591.17	3,540.91	3,235.70	3,098.11	3,378.00	4,402.79	5,626.50	16,527.78	4,664.69	5,231.43	7,439.92	7,439.92
	Business Assets				3,048.25	3,316.43	4,328.41	5,349.98	16,446.59	3,984.29	5,168.33	7,347.44	7,347.44
	Business Related Assets	88.98%	89.28%	100.1%	49.86	61.57	76.39	76.50	81.49	79.80	81.11	92.46	92.46
	Capacity Utilisation				83.3%	87.6%	100.0%	100.0%	98.97%	99.2%	79.25%	79.4%	79.4%
	Total ROCE linked to capacity utilisation for the years 2002-03 to 2004-05	3,195.51	3,161.40	3,235.70	3,098.11	3,378.00	4,402.79	5,626.50	16,527.78	4,064.09	5,231.43	7,439.92	7,439.92
XIII	Net Surplus after ROCE	634.74	1,105.22	1,108.27	3,575.35	4,280.85	4,188.54	3,523.19	(5,642.28)	4,743.87	4,057.44	5,006.35	5,006.35
XIV	Net surplus as percentage of operating income	5.5%	9.6%	14.8%	25.7%	27.4%	26.4%	20.9%	-28.1%	29.0%	26.9%	22.9%	22.9%
XV	Various adjustment done by the TPT which is considered separately in our analysis / modified estimates												
	(i). Less: Contribution towards Pension Fund to meet the short fall in Actuarial Valuation/Pension Levy (considered by us in our analysis)						1,660.00	1,660.00	1,660.00				
	(ii) Add: Expenditure relating to electricity overhead from lessees other than PSA SICAL is excluded since separate levy is proposed to recover the overheads (excluded from Management and general overhead in modified estimates)						22.79	29.66	30.64				
	(iii). Deficit in Railway activity considered by TPT for the year 2007-08 (separately treated in our analysis)						(40.99)						
	(iv). Less: Impact revision in the salaries and wages by the Wage Revision Committee (considered as a separate item in the modified estimates under Sr. No VIII above)						697.71	718.64	740.20				
	Less: Loss due to conversion in Way Leave Charge from existing per tonne basis to per sq. meter basis (considered in our analysis)						8.96	36.62	76.62				
XVI	Net Surplus after above adjustments	634.74	1,105.22	1,108.27	3,575.35	4,280.85	1,809.77	1,177.59	(8,048.48)	4,743.87	4,837.44	5,006.35	5,006.35
XVII	Surplus / Shortfall as a % on Total Income	5.5%	9.6%	14.8%	25.7%	27.4%	12.3%	6.74%	-40.08%	28.97%	28.67%	22.9%	22.9%
XVIII	Average Surplus / Shortfall as a % on Total Income			18%				-18.47%			24.91%		

COST STATEMENT OF PORT AND DOCK ACTIVITY

Rs. In lakhs

Sl. No.	Description				Modified Estimates		
		2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I	Operating Income	6,833.75	7,200.82	7,785.76	6833.75	7200.82	7785.76
	Less: Impact of Foreign Exchange Fluctuations	425.22	595.80	626.29	425.22	595.81	626.56
	Total Operating Income	6,408.53	6,605.00	7,159.47	6,408.53	6,605.01	7,159.21
II	Operating Cost						
	Operating Cost (excluding Depreciation)	2,522.79	2,668.65	2,822.68	2521.80	2627.80	2782.77
III	Depreciation (excluding dredging levy)	574.18	589.79	1,471.96	574.18	600.78	1033.40
	Total operating expenditure	3,096.97	3,258.44	4,294.64	3,096.04	3,228.59	3,816.17
IV	Gross Operating Surplus (I-II-III)	3,311.56	3,346.56	2,864.83	3,412.36	3,376.43	3,740.95
V	Allocated Management and Genl. Administration	1,677.38	1,782.43	1,877.80	1680.28	1748.83	1867.48
VI	Impact of wage revision				288.12	298.69	306.48
VII	(I) Finance and Miscellaneous Income	119.33	118.83	110.99	118.33	118.83	110.99
	(II) Finance and Miscellaneous Exp	401.19	401.92	482.41	401.19	401.82	482.41
	FME - FMI	281.86	283.09	371.42	281.86	283.09	371.42
VIII	Net Operating surplus / deficit (IV-V+VI-VII)	1,632.32	1,281.04	686.41	1214.80	1548.81	1290.50
IX	Capital employed	20,044.22	21,753.15	82,692.84	18,430.67	20,267.50	28,348.29
	Business Assets	19,212.27	21,022.20	81,673.19	17,884.87	19,576.61	25,356.24
	Business Related Assets	831.95	730.95	1,019.65	795.81	690.89	992.05
X	ROCE						
	Business Assets @ 10%	3,126.79	3,409.97	13,132.46	2898.29	3182.63	4130.48
	Business Related Assets @ 6.38% / (7.4% in modified estimates)	3,073.96	3,363.55	13,067.71	2828.88	3132.28	4057.00
	Capacity Utilisation	52.83	46.42	64.75	58.67	50.37	73.48
	Total ROCE linked to capacity utilisation	3,126.79	3,409.97	13,067.71	2828.88	3132.63	4130.48
XI	Net Surplus after ROCE	(1,774.47)	(2,128.83)	(12,501.28)	(1,673.98)	(1,622.73)	(2,843.89)
XII	Net Surplus after ROCE						
XIII	Net Surplus as percentage of operating income	-27.7%	-32.2%	-171.8%	-26.1%	-23.3%	-37.6%
XIV	Average Surplus as a % on Income		-402.63%			-38.47%	
XV	Various Adjustments done by the TPT which is considered separately in our analysis / modified estimates						
	(i). Less: Contribution towards Pension Fund to meet the short fall in Actuarial Valuation Pension Levy (considered by us in our analysis)	1,101.25	1102.09	1,402.32			
	(ii) Add: Expenditure relating to electricity overhead from lessees other than PSA SIGAL is excluded since separate levy is proposed to recover the overheads (excluded from Management and general overhead in modified estimates)	19.10	19.69	20.34			
	(iii). Deficit in Railway activity considered by TPT for the year 2007-08 (separately treated in our analysis).	(27.19)					
	(iv). Less: Impact revision in the salaries and wages by the Wage Revision Committee (considered as a separate item in the modified estimates under Sr. No VI above)	462.86	477.11	491.48			
	Less: Loss due to conversion in Way Leave Charge from existing per (tonne basis to per sq. mt. basis (considered in our analysis)						
XVI	Net Surplus after above adjustments	(5,346.47)	(5,498.43)	(15,977.05)	(1,673.98)	(1,622.73)	(2,843.89)
XVII	Surplus / Shortfall as a % on Total Income	-82.3%	-86.8%	-183.3%	-26.1%	-23.3%	-37.6%
XVIII	Average Surplus / Shortfall as a % on Total Income		-124.85%			-38.47%	

COST STATEMENT OF CARGO HANDLING AND STORAGE ACTIVITY

ANNEX I (c)

Rs. in lakhs

Sl. No.	Description	Estimates furnished by TPT			Modified Estimates		
		2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I	Income						
	Operating Income	10,277.12	11,483.85	14,620.78	11,225.79	13,088.24	17,183.88
	Less: 50% Royalty Income transferred to Escrow Account	1,401.95	1,838.75	2,319.97	1,876.28	2,640.95	3,602.52
	Total Operating Income	8,875.17	9,645.10	12,300.81	9,349.51	10,447.29	13,581.36
II	Operating Cost						
III	Operating Cost (excluding Depreciation)	880.72	934.51	991.38	880.72	934.51	991.38
	Depreciation as per existing system for Actuals and as per Companies Act from 2007-08 to 2009-10.	287.78	352.08	809.85	287.78	352.08	809.85
IV	Total operating Expenditure	1,168.50	1,286.59	1,801.23	1,168.50	1,286.59	1,801.23
V	Gross Operating Surplus (I-II-III)	7,706.67	8,358.61	10,499.59	8,181.00	9,160.71	11,782.13
VI	Allocated Management and Genl. Administration	719.47	762.79	803.33	711.28	747.04	794.63
VII	Impact of wage revision				109.77	113.14	116.64
VIII	(I) Finance and Miscellaneous Income	179.45	189.50	208.42	179.45	189.50	208.42
	(II) Less: Finance and Miscellaneous Exp	172.08	172.00	172.15	172.08	172.00	172.15
	FME - FMT	(7.37)	(17.50)	(36.27)	(7.37)	(17.50)	(36.27)
IX	Net Operating surplus / deficit (V-VI-VII-VIII)	6,994.57	7,613.22	9,732.52	7,367.33	8,318.03	10,907.13
X	Capital employed	7,761.88	13,693.43	20,930.13	7,144.80	12,751.80	20,384.10
	Business Assets	7,439.72	13,233.30	20,672.05	6,848.25	12,323.31	20,132.75
	Business Related Assets	322.16	460.13	258.08	296.55	428.49	251.35
XI	ROCE	1,270.81	2,146.55	3,323.92	1,117.66	2,003.44	3,239.84
	Business Assets @ 16%	1,190.36	2,117.33	3,307.53	1,095.72	1,971.73	3,221.24
	Business Related Assets @ 8.35% / (7.4% in modified estimates)	20.46	29.22	16.39	21.94	31.71	18.60
	Capacity utilisation	100.0%	100.0%	98.97%	99%	79%	59%
	ROCE linked to capacity utilisation	1,270.81	2,146.55	3,289.61	1,117.66	2,003.44	3,239.84
XII	Net Surplus after ROCE	5,783.76	5,466.68	6,442.91	6,249.66	6,314.59	7,667.29
XIII	Net Surplus as percentage of operating income	65.2%	56.7%	52.4%	66.84%	60.44%	56.45%
XIV	Average Surplus as a % on Income		54.83%			58.44%	
XV	Various Adjustment done by the TPT which is considered separately in our analysis / modified estimates						
	(i). Less: Contribution towards Pension Fund to meet the short fall in Actuarial Valuation Pension Levy (considered by us in our analysis)	472.30	471.64	471.53			
	(ii) Add: Expenditure relating to electricity overhead from lessees other than PSA SICAL is excluded since separate levy is proposed to recover the overheads (excluded from Management and General overhead in modified estimates)	8.19	8.42	8.70			
	(iii). Deficit in Railway activity considered by TPT for the year 2007-08 (separately treated in our analysis).	(11.66)	-	-			
	(iv). Less: Impact revision in the salaries and wages by the Wage Revision Committee (considered as a separate item in the modified estimates under Sr. No VII above)	198.53	204.18	210.26			
	Less: Loss due to conversion in Way Leave Charge from existing per tonne basis to per sq. mtr basis (considered in our analysis)	8.36	36.62	36.62			
XVI	Net Surplus after above adjustments	5,100.84	4,762.66	5,733.20	6,249.66	6,314.59	7,667.29
XVII	Surplus / Shortfall as a % on Total Income	57.5%	49.4%	46.6%	66.84%	60.44%	56.45%
XVIII	Average Surplus / Shortfall as a % on Total Income		47.58%			58.44%	

COST STATEMENT OF ESTATE ACTIVITY

ANNEX I (a)

Rs. in lakhs

Sl. No.	Description	Estimates furnished by TPT			Modified Estimates		
		2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
I	Operating Income	606.51	636.83	668.68	606.51	636.83	668.68
	Total Operating Income	606.51	636.83	668.68	606.51	636.83	668.68
II	Operating Cost	190.79	202.06	213.40	188.08	196.73	205.78
III	Depreciation	18.81	18.81	19.63	18.81	18.81	19.63
IV	Total operating Expenditure	209.60	220.87	233.03	206.89	215.54	225.41
V	Gross Operating Surplus (I-IV)	396.91	415.96	435.65	399.62	421.29	443.27
V I	Allocated Management and Genl. Administration	131.59	139.52	146.93	130.09	136.64	143.34
V II	Impact of wage revision				22.11	22.77	23.42
VIII	(i) Finance and Miscellaneous Income	10.59	10.51	9.53	10.59	10.51	9.53
	(ii) Finance and Miscellaneous Exp	31.47	31.46	31.49	31.47	31.46	31.49
	FME - FME	20.88	20.95	21.96	20.88	20.95	21.96
IX	Net Operating surplus / deficit (V-V I-VI)	244.44	255.49	266.76	226.54	240.94	252.56
X	Capital employed	417.89	446.87	449.60	384.87	416.14	437.87
	Business Assets	400.55	431.85	444.06	368.71	402.15	432.48
	Business Related Assets	17.34	15.02	5.54	15.96	13.99	5.40
XI	ROCE 16% on business assets and 7.4% on business related assets	65.19	70.05	71.40	60.17	65.38	69.60
	Business Assets @ 16%	64.09	69.10	71.05	58.99	64.34	69.20
	Business Related Assets @ 6.35% / (7.4% in modified estimates)	1.10	0.95	0.35	1.18	1.04	0.40
	Capacity Utilisation	100.0%	100.0%	99.97%	99.2%	79.2%	88.4%
	Total ROCE linked to capacity utilisation	65.19	70.05	70.66	60.17	65.38	69.60
XII	Net Surplus after ROCE	179.25	185.44	195.10	166.36	175.56	182.96
XIII	Net Surplus as percentage of operating income	29.5%	29.1%	29.3%	27.43%	27.57%	27.36%
XIV	Average Surplus as a % on Income		29.22%			27.68%	
XV	Various Adjustments done by the TPT which is considered separately in our analysis / modified estimates						
	(I). Less: Contribution towards Pension Fund to meet the short fall in Actual/valued Pension Levy (considered by us in our analysis)	86.41	86.26	86.25			
	(II) Add: Expenditure relating to electricity overhead from lessors other than PSA SICAL is excluded since separate levy is proposed to recover the overheads (excluded from Management and general overhead in modified estimates)	1.58	1.54	1.59			
	(III). Deficit in Railway activity considered by TPT for the year 2007-08 (separately treated in our analysis).	(2.13)					
	(IV). Less: Impact revision in the salaries and wages by the Wage Revision Committee (considered as a separate item in the modified estimates under Sr. No VII above)	36.31	37.35	38.46			
	Less: Loss due to conversion in Way Leave Charge from existing per tonne basis to per sq. mt basis (considered in our analysis)						
XVI	Net Surplus after above adjustments	55.98	65.98	77.98	166.36	175.56	182.96
XVII	Surplus / Shortfall as a % on Total Income	9.2%	10.0%	10.0%	27.43%	27.57%	27.36%
XVIII	Average Surplus / Shortfall as a % on Total Income		10.43%			27.68%	

ANNEX-II

Tuticorin Port Trust **Scale of Rates**

CHAPTER - I

1.1. Definitions - General

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). "Cold move" shall mean the movement of the vessel without the power of the engine of the vessel.
- (iii). "Day" shall mean the period starting from 6 a.m. of a day and ending at 6 a.m. on the following day.
- (iv). "Foreign-going vessel" shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (v). "Week" shall mean a continuous period of 7 days.
- (vi). "Hirer" shall mean all users of the port using any of the appliances of the port.
- (vii). "Month" shall mean the period from 1st to end of the calendar month.
- (viii). "Port" means both Zone A and Zone B of the Port of Tuticorin. Zone 'A' of the Port shall comprise of all the area other than area in Zone 'B'. Zone 'B' shall comprise the area falling within the limits notified in G.S.R. No.306 (E) in Part II - Section 3 (i) of Gazette of India (Extraordinary), dated 31st March 1979.
- (ix). "Sailing vessels" shall mean vessels propelled solely by wind power and includes vessels fitted with mechanical means of propulsion.
- (x). "Sea going Steam vessels" shall mean sea-going vessels other than sailing vessels.
- (xi). "Shift" shall mean shift of 8 hours as applicable to port employees
- (xii). "Shut out cargo" means, cargo meant for shipment as per the Shipping Documents not taken by Master of a vessel for want of space or draft restriction in part or in full or due to cancellation of the nominated vessel and taken back without being exported. Damaged cargoes and cargo rejected by Surveyors of Shippers, shall not be treated as 'Shut out Cargo'.
- (xiii). "Trip" shall mean, movements from one point to another in one direction only. In Zone 'B', service from shore to anchorage shall be treated as one trip, and from anchorage to shore shall be treated as another trip. Ship to ship service shall also be treated as one trip. In other words, service to and fro i.e. from one point to another and back shall be counted as two trips.

1.2. General Terms & Conditions

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying a vessel into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges, and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.

- (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii). (a). Vessel related charges shall be levied on shipowners / steamer agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the Market Buying Rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its Associates or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with as the day for such conversion.
- (b). Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian Rupees based on the Market Buying Rate prevalent on the date of entry of the vessel in case of import containers; and on the date of arrival of the containers into the port in case of export containers.
- (iv). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the port for more than thirty days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (v). (a). For the purpose of calculating the dues, the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres.
- (b). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions below 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (vi). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the TPT shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 14.75%.
 - (c). The delay in refunds by the Port will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the TPT. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act 1963 and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (vii). Aggregate of all payable bills (including demurrage) payable on cargo handling charges on one consignment shall be subject to a minimum of Rs. 50/-.
- (viii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (ix). No refund shall be made unless the amount refundable is Rs. 50/- or more. Similarly, short collection upto Rs. 50/- will not be demanded by the Port.
- (x). Every requisition for availing the services of craft/equipment/tools & plant shall be accompanied by the hire charges in advance.

- (xi). The hire of floating craft, equipment and tool and plant to the public is not guaranteed normally by the port. The craft/equipment/tool and plant shall be hired out only if available. The TPT shall not be responsible to the hirer or any person for any loss or damage or injury to life or property arising directly or in-directly from the use of craft/equipment/tool and plant of any sort or any damage which may occur as a result of non-supply or delay in supply or by the use of the craft/equipment/tool and plant of the port or due to failure of the craft/equipment/tool and plants at any stage during the period of hire. The hirer shall keep the crafts/equipments in good order and condition and shall be liable for any damage caused to the crafts/equipment/tools and plants during the subsistence of hire and shall make good all damages, whether by accident, by fire or otherwise. The hirer shall indemnify the port and against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the craft/equipment/tool and plants during the period of hire to any property belonging to the Board including the crafts/equipment/tools and plants under hire or to any other person or property or break down or any demurrage incurred on cargo. The liability of the hirer shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the port. The hirer shall also indemnify the port for all liabilities under the Workmen's Compensation Act.
- (xii). The cost of repairing the damage sustained by the craft/equipment/tools and plants or appliances or parts thereof that might be broken, missing or specially damaged or lost during the period of hire shall be that actually incurred for the purpose by the TPT including the usual indirect charges, centage charges. The cost of replacements, if necessary of a part or in full of the craft/equipment/tools and plants will be either the book value or the current market value whichever is higher.
- (xiii). In case of damages to crafts, equipment, tools and plants, the hirer shall deposit anticipated amount for all such charges for damages as assessed by the TPT immediately on receipt of the demand, pending determination of the actual charges and in case of total loss the hirer shall deposit the book value or market value of the crafts or appliances or properties of the TPT whichever is higher. If the damage cost is not paid within the time stipulated, the same will be adjusted from any dues payable to the Agencies concerned.
- (xiv).
 - (a). The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b). The cargo / container related charges for all coastal cargo / containers, other than thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets, should not exceed 60% of the normal cargo / container related charges
 - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.
 - (d). In case of container related charges, the concession will be applicable on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
 - (e). Cargo/ container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/ containers from/to Indian Ports earned by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
 - (f). The charges for coastal cargo/ containers/ vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (xv).
 - (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Port Trust may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
 - (b). The port may also, if they so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.

- (c). The ports should, however, notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (xvi). The users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the TPT.

CHAPTER - II VESSEL RELATED CHARGES

2.1. SCHEDULE OF PORT DUES:

Sl. No.	Particulars	Rate per GRT		Frequency of payment in respect of the same vessel	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign - going vessel (in US\$)	Coastal vessel	Foreign - going vessel
1.	Ships/steamers	6.25	0.2014	The due is payable once in 30 days	The due is payable on each entry into the port.
2.	Sailing vessel	2.63	0.1007		

Notes:

- (1). Port Dues shall be collected based on the GRT of the vessel. Deck Cargo shall be exempted from assessment of Port Dues.
- (2). For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the "Remarks" column of its International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levying Port Dues.
- (3). No Port Dues shall be levied in respect of the following:
 - (i). Vessels belonging to other Indian Ports; or
 - (ii). any pleasure yachts; or
 - (iii). any vessel which having left this port is compelled to re-enter it by stress of weather or in consequence of having sustained any damage.
- (4). A vessel entering the port but not discharging or taking in any cargo or passengers therein (with the exception of such unshipment/reshipment as may be necessary for purposes of repair) shall be charged with only 50% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
- (5). A vessel entering the port in ballast and not carrying passengers shall be charged with only 75% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
- (6). A LASH vessel making a 'second call' to pick up empty and / or laden floating LASH barges shall be treated as vessel entering a Port, but not discharging or taking any cargo or passenger therein, and shall not be charged any Port Dues.
- (7). The non-commercial vessels, fishing vessels and craft shall be exempted from the payment of Port Dues.
- (8). A coastal vessel, which after paying 50% of the Port Dues as per provisions prescribed at 4 above, re-enters the port within the period of exemption with cargo or passengers or in ballast shall be charged the difference viz., 50% of the Port Dues previously conceded.

- (9). A coastal vessel, which, after paying 75% of Port Dues as per provisions prescribed at 5 above, re-enters the port within the period of exemption with cargo or passengers or in ballast shall be charged the difference, viz., 25% of the Port Dues previously conceded:

2.2.1. SCHEDULE OF PILOTAGE FEES

The rate specified below is for Zone A

Sl. No.	Size of vessel	Rate per GRT	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	Upto 10,000 GRT.	7.11	0.2728
2.	10,001 - 15,000 GRT.	7.36	0.2822
3.	15,001 - 20,000 GRT.	7.62	0.2924
4.	20,001 - 25,000 GRT.	7.89	0.3027
5.	25,001 - 30,000 GRT.	8.16	0.3129
6.	Above 30,001	8.43	0.3232

The Pilotage fee prescribed above is subject to a minimum charge of Rs. 13,737.00 per ship in case of coastal vessel and US\$ 526.80 per ship in case of foreign-going vessel.

Notes:

- (1). Pilotage fee shall include services of the Port's pilot (s) for pilotage of vessels; and, provision of required number of tug/tugs, launch/s of adequate capacity for inward and outward movement and shifting of vessel for port convenience.
- (2). Pilotage Fees shall be collected based on the GRT of the vessel. Deck Cargo shall be exempted from assessment of Pilotage Fees.

2.2.2. MISCELLANEOUS PILOTAGE FEES

Sl No.	Particulars	Rates	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	Fishing Trawlers (Minimum charges per trawler)	2375.05	91.0813
2.	Mooring a vessel outside the harbour when it does not enter or leave it.	25% of the rate prescribed in schedule 2.2.1 subject to a minimum of Rs.5427.60	25% of the rate prescribed in schedule 2.2.1 subject to a minimum of US\$ 208.145
3.	Shifting and re-mooring or for turning a vessel around in her berth for special services viz., bunkering, supply of fresh water, repair, etc.	20% of the rate prescribed in schedule 2.2.1 subject to a minimum of Rs.4042.35	20% of the rate prescribed in schedule 2.2.1 subject to a minimum of US\$ 155.021
4.	Pilots whose services have been requisitioned but not utilised after the pilot has boarded a vessel.	1442.55	55.3214
5.	Detention Charges beyond 30 minutes after the pilot boards the vessel and is kept waiting on board the vessel.		
	(i). For first hour or part of an hour	1442.55	55.3214
	(ii). For every subsequent hour or part thereof	492.25	18.8775
6.	Compensation fees for on carriage of Pilot.	169.85	6.5132

Notes:

- (1). The charges prescribed at serial number (4) in the schedule shall be levied not only in cases of cancellation of requisitions for inward and outward pilotage of vessels; but, also for the cancellation of requisitions for shifting of berth of vessel and remoooring or for turning a vessel around in her berth or for remoooring a vessel in the same berth due to position of heavy lifts or for any other reasons.
- (2). The charges prescribed at serial number (4) shall, however, not be levied in the following cases:
 - (i). Cancellations received at least one hour before the Pilot's appointed boarding time of the vessel.
 - (ii). Cancellation caused for reasons attributable to the port.
- (3). In the event of a vessel carrying a pilot outside the port limits for unavoidable reasons the master shall be bound to leave the pilot at the next nearest port and the master, owner or his representative shall be responsible for the repatriation and all connected formalities thereof and shall also be liable to pay all expenses incurred in the matter of boarding, lodging, other reasonable expenses and the repatriation of the pilot thus over carried. In addition, compensation at the rates prescribed at serial number (6) in the schedule shall be payable by the master of the vessel till the pilot reports back to duty at the port.

2.2.3. Shifting Charges**(I) Shifting between berths in South Break Water / North Break Water**

Sl. No.	Size of vessel	Rate per GRT	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	Upto 10,000 GRT.	1.98	0.0758
2.	10,001 - 15,000 GRT.	2.05	0.0784
3.	15,001 - 20,000 GRT.	2.12	0.0812
4.	20,001 - 25,000 GRT.	2.19	0.0841
5.	25,001 - 30,000 GRT.	2.27	0.0889
6.	Above 30,001	2.34	0.0936

(II) Shifting between berths from South Break Water to North Break Water or vice-versa, shifting of vessels from berth Nos. III & IV, V, VI to VIII & IX and from berth nos. III & IV to V and VI

Sl. No.	Size of vessel	Rate per GRT	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	Upto 10,000 GRT.	3.95	0.1516
2.	10,001 - 15,000 GRT.	4.09	0.1568
3.	15,001 - 20,000 GRT.	4.24	0.1625
4.	20,001 - 25,000 GRT.	4.38	0.1682
5.	25,001 - 30,000 GRT.	4.53	0.1739
6.	Above 30,001	4.68	0.1796

General notes relating to Schedule 2.2.1, 2.2.2. and 2.2.3.

- (1). Pilotage fee shall be levied at double the rates for piloting a vessel on "cold move" partly or fully, in any operation.
- (2). Shifting a vessel from any berth to outer anchorage shall mean completion of pilotage act; on re-entry by the vessel under the same port entry, pilotage fees afresh shall be payable as prescribed under the Schedule.

- (3). No charges shall be levied for shifting of a vessel for port convenience.
- (i). "Port convenience" is defined to mean the following:
- (a). If a working cargo vessel at berth or any vessel at mooring is shifted/ inberthed for undertaking dredging work/ hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting is necessitated, such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE". The shifting made to reposition such shifted vessel shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (b). If a working cargo vessel is shifted from berth to accommodate on ousting priority vessels which are exempted from bearing shifting charges, such shifting shall be treated PORT CONVENIENCE.
 - (c). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel which can not be berthed at other berths due to draft and LOA restrictions such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (d). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel having priority at the adjacent berth and unless that vessel shifts, another vessel can not be berthed at the adjacent-berth due to length restrictions, such shifting shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (e). Whenever a vessel is shifted from berths to accommodate another vessel carrying hazardous cargo which needs adjacent-berth to be kept vacant for safety reasons such shifting shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (f). Shifting a vessel from deeper draft berth to lower draft berth in VOC wharf to accommodate the first waiting vessel requiring deeper draft berth provided no other vessel requiring lower draft berth waits, in the queue shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
- (ii). Whenever a vessel is shifted from berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for PORT CONVENIENCE when the priority vessel is exempted from payment of such charges. This benefit will, however, not be applicable in the following cases:
- (a). Non-cargo vessel which in any case have to vacate the berth when cargo vessels arrive.
 - (b). Vessels using the berth exclusively for overside loading/discharge.
 - (c). Vessels which are idling at berth without doing any cargo handling operations.
- (4). In respect of "priority berthing / ousting priority" to any vessel, the charges for "shifting in" and "shifting out" shall be levied at the rate applicable to one pilotage act.
- (5). Shifting from deeper draft berth to lower draft berth and vice versa in respect of any vessel shall be carried out only on priority / ousting priority request from the steamer agent / the master of the next vessel in the queue for berthing. The charges payable shall be equivalent to one pilotage act as prescribed in the schedule. When the working vessel is to complete loading/ unloading and is ready for sailing out within 24 hours from the time the request for ousting priority from the vessel is received, the former vessel will not be shifted unless vacant berths are available for completing the handling of the former vessel.

- (6). Ousting priority shall mean ousting a working vessel in a berth or jetty and berthing another vessel asking for such ousting permission in view of the following:
- (i). Warranted by the hazardous nature of the cargo and dock safety requirements.
 - (ii). The time schedule in the voyage is to be kept up by vessel carrying foodgrains for public consumption and fuel, oil and coal meant for consumption by public utility services, viz., thermal power plants, Government companies dealing in manufacturing, refining and/or distribution of such products.
 - (iii). As directed by the Government from time to time in this regard.
- (7). In cases of ousting priority, over and above the pilotage fees leviable on the vessel availing the benefit of such ousting, additional pilotage fees equivalent to the pilotage fees for the vessel so ousted shall be leviable from the former.
- (8). The decision to shift a vessel to outer anchorage or any other berth on account of its non-performance shall be taken by the Chairman (TPT). The following charges shall be levied for shifting of a vessel to outer anchorage /any other berth on account of its non performance:
- (i). In case a vessel is shifted to outer anchorage pilotage fee as prescribed in Schedule 2.2.1 shall be levied on re-entry of the vessel under the same port entry.
 - (ii). In case a vessel is shifted to berths I to VI or between Coal Jetty I and II and Oil Jetty, 25% of the pilotage fees prescribed in Schedule 2.2.1 shall be levied.
 - (iii). If a vessel shifted from Coal jetties and Oil Jetty to berth nos. I to VI and vice versa, 50% of the pilotage fee prescribed in Schedule 2.2.1 shall be levied.
- (9). (i). Berth no.VIII will be generally earmarked only for cargoes other than dust-generating cargo like Copper Concentrate, Rock Phosphate, Industrial Coal, Sulphur, Fertilizers, Coke, etc.
- (ii). Berth nos. I, II, V and VI will not be normally utilised for handling such dust-generating cargo.
- (iii). However, in times of congestion MOP/SOP and Rock Phosphate will be allowed to be handled to berth no.VIII subject to the following conditions:
- (a). The vessels seeking berthing in berth nos. III/IV from where the working vessel will be shifted to berth VII will pay shifting charges calculated at 33% of the pilotage charges as per the SOR. Additionally, they will also pay cleaning charges at the rate of Re.1/- per metric tonne of cargo discharged at berth no. VIII.
 - (b). If the vessel next in queue at the anchorage carries MOP/SOP/Rock Phosphate and berth nos. III and IV are already occupied, the vessel can be directly berthed at berth no.VIII, on payment of deemed shifting charges at 33% of the pilotage in addition to pilotage generally payable by the vessel. Additionally, cleaning charges at Re.1/- per tonne of cargo discharged at berth no.VIII shall also be paid by the vessel.
- (iv). (a). In the event of berth no.VIII is also being occupied, working vessels discharging MOP/SOP/Rock Phosphate at berth nos.III and IV, after lightening, can be shifted to berth nos.V and VI for direct loading to accommodate the incoming deep draft vessels in berth nos. III and IV provided shifting charges and cleaning charges as mentioned above are paid by the incoming vessel.
- (b). If the vessel next in queue at the anchorage carries MOP/SOP/Rock Phosphate and berth nos.III and IV are already occupied, the vessel can be directly berthed at berth nos.V/VI on payment of deemed shifting charges at 33% of the pilotage in addition to pilotage generally payable by the vessel.

Additionally, cleaning charges at Re. 1/- per tonne discharged at Berth V/VI shall also be paid by the vessel.

- (10). Only in cases of any extra-ordinary circumstances and in cases which are not specifically provided in the Scale of Rates, Chairman, Port Trust may decide whether the movement of a vessel is for port / Agent's convenience.

2.3. SCHEDULE OF TUG HIRE FEES

Sl. No.	PARTICULARS	Unit	Rates	
			Coastal vessel (in Re.)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	Harbour tugs of more than 10 Ton Bollard Pull engaged for towing barges, lighters, etc., and for services other than berthing, unberthing, shifting, mooring and re-mooring.			
	(i). Within inner Harbour.	Per tug per hour or part thereof	2849.45	109.2747
	(ii). When engaged within port limits.	-do-	5698.90	218.5504
	(iii). When engaged for salvage work within the port limits.	-do-	8904.70	341.4899
	(iv) When engaged for salvage work outside the port limits.	-do-	11,397.55	437.0893
2.	Hire charges for Tugs, Launches and other Harbour Craft			
	(i). Pilot Launches	For hour or part thereof	1141.20	43.7646
	(ii). Mooring Launches	-do-	713.25	27.3524
	(iii). Tugs below 10 Tonnes Bollard Pull	-do-	655.90	32.8225
	(iv). Dumb Barge.	-do-	218.50	Rs 364.20
	(v). Mooring Boats.	-do-	252.70	Rs 421.20
	(vi). Tugs of 10 Tonnes Bollard pull	-do-	2609.00	100.0540
3	Additional tug charge for towage of each lighter or sailing vessel in any one direction	Per tug per hour or part thereof	228.30	8.7552
4.	Tug hire charges when requisitioned but not utilised or delayed (applicable for all tugs irrespective of their capacity).			
	(i) Non-utilisation of the tug by the hirer for any reason, other than those exceptional circumstances under which the hirer has no control and is not at fault and the tug released within one hour from the time of reporting for assigned work.	Per tug	1424.70	54.6374
	(ii). In the case of the tug being delayed by the hirer beyond one hour from the time the tug has reported for work due to reasons other than exceptional circumstances under which the hirer has no control and is not at fault.			
	(a). For first one hour	Per tug	2849.45	109.2747
	(b). For every additional half an hour or part thereof.	Per tug	1159.00	44.4477
5	Cancellation charges in respect of floating craft mentioned in Sl. No. 2 above, whose services have been requisitioned but not utilised or delayed. If cancellation was done without giving 3 hours Notice.			
	(i) Launch (Flat Rate).	Per tug	228.30	8.7552
	(ii) In respect of Tug (Flat Rate).	Per tug	456.60	17.5104

Notes:

- (1) Tug service shall be provided as part of the pilotage service (without any charge) on requisition from Master/Owners, Agents of vessels for purposes of berthing, un-berthing, shifting, mooring, re-mooring and all connected works. Tug service provided as part of shifting service shall also be without any charge.

- (2) The tug hire charges in respect of items (ii) and (iv) in serial number (1) includes the cost of ration to the crew, the services of the crew and the victualling of the crew, but excludes the cost of insurance plus incidental charges at 20 percent of the insurance premium which will also be recovered in addition to the rates prescribed.
- (3) (i) If cancellation in respect of floating craft specified in serial number 2 is done without giving two hours notice, hire charges for one hour at the rates applicable to the particular craft shall be levied.
- (ii) In the case of delay on the part of the port user in utilizing the craft specified in serial number 2 from the time of requisition, the actual hire charges as prescribed for the particular craft shall be levied from the time indicated in the requisition.
- (4) Additional fees of 50 percent of the charges otherwise leviable shall be recovered for work performed on Sundays and port non-operating days or between the hours of 6.00 p. m. and 6.00 a. m. In the case of Zone 'B' no charges shall be levied for the work performed between the hours of 6.00 p. m. and 6.00 a. m. on port working days.
- (5) The TPT may, at its discretion, hire out the floating craft outside the port limits at the rates prescribed above.

2.4. BERTH HIRE FEES

2.4.1. SCHEDULE OF BERTH HIRE CHARGES

Sl. No.	PARTICULARS	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessels (in US \$)
1.	Upto and inclusive of 3,000 GRT	0.075 subject to a minimum of Rs.148.60	0.0026 subject to a minimum of US \$ 5.9981
2.	3,001 to 10,000 GRT	0.050 subject to a minimum of Rs.228.85	0.0019 subject to a minimum of US \$ 8.70
3.	10,001 to 15,000 GRT	0.065	0.0025
4.	15,001 to 20,000 GRT	0.080	0.0031
5.	20,001 to 25,000 GRT	0.110	0.0042
6.	25,001 to 30,000 GRT	0.120	0.0046
7.	30,001 GRT and above	0.130	0.0050

2.4.2. SCHEDULE OF BERTH HIRE CHARGES FOR OTHER VESSELS

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit	Rate per hour or part thereof	
			Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessels (in US \$)
1.	Non-commercial vessels like tugs and barges	Per Vessel per hour or part thereof	15.10	Rs.25.18
2.	Craft registered under the Harbour Craft Rules of Tuticorin Port Trust.	-do-	0.70	Rs.1.19
3.	Other Crafts	-do-	1.00	Rs.1.66
4.	Additional Berth Hire Charges after expiry of time given by the Deputy Port Conservator, to vacate the berth, (notice given atleast 12 hours in advance)			
	(i). For the first 12 hours	Per hour or part thereof	1187.10	45.524
	(ii). For the next 12 hours	-do-	2375.30	91.092

	(ii). Thereafter	-do-	3562.40	136.615
5.	(i). Charges for the Lash vessels during the process of operations of loading or unloading of cargo.	Per hour or part thereof	15.05	0.5774
	(ii) For barges waiting at safe floating area	-do-	5.00	0.1915
6.	Berthing fees on sailing vessels and sea-going steam vessels coming alongside the wharves at Zone 'B' of the Tuticorin Port.			
	(i). Sailing vessels other than lighters.	Per GRT per trip.	0.85	0.0323
	(ii). Sea going steam vessels.	Per vessel / per hour or part thereof	10.65	0.4073
7.	Fishing Vessels (Trawlers / Boats)			
	(i) at finger jetty.	Per vessel / per hour or part thereof	12.40	0.4760
	(ii) at VOC wharf and additional berth.	-do-	19.50	0.7465
8.	Double banking			
	In respect of a vessel which is double banked with another vessel occupying a berth it will be charged half of the Berth hire charges specified at schedule 2.4.1 and 2.4.2			

Note on Sl.No. 7:

Any vessel which continues to occupy any berth after the expiry of the time given by the Deputy Conservator/Traffic Manager to vacate the berth (notice of which had been given at least 12 hours in advance) shall pay additional berth hire charges at the following rates: -

- (i). For the first two days - At four times the rate of berth hire charges for authorised occupation.
- (ii). For third day and for subsequent days - At six times the rate of berth hire charges for authorised occupation.
- (iii). The additional berth hire charges shall be in addition to normal berth hire charges payable under the schedule.

Notes:

- (1). The period of hour shall be calculated from the time the vessel occupies berth.
- (2). Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signalling its readiness to sail. The time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favourable tidal conditions. There shall be a penal berth hire equal to berth hire charges of one day berth hire charge for a false signal.
- (3). Vessel berthed at additional berths, finger jetty and shallow water berth and any other berth where wharf crane facility is not made available by the TPT, a rebate of 20% of the applicable berth hire charges will be allowed.
- (4). All Tankers carrying oil, petroleum products, chemicals in bulk, lube base stock in bulk shall be charged berth hire charges at 125% of the charges applicable to relative classification.
- (5). Ousting Priority/Priority Berth Hire Charges:
 - (i). For providing the priority berthing to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for 24 hours or 75 % of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth, whichever is higher shall be levied.
 - (ii). For providing the ousting priority to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for 24 hours or 100% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth whichever is higher, shall be levied.
- (6). When a vessel is shifted from V.O.C wharf to additional berth during the duration of every one hour of stay, berth hire charges as applicable to V.O.C wharf shall continue to be applied till the expiry of that hour. Thereafter, the rates as applicable to additional berths

shall be levied. The same principle shall be applied when a vessel is shifted from additional berth to VOC wharf.

(7). Charges on lash vessels/ barges.

- (i). If the mother vessel is berthed alongside a wharf, all the charges as applicable to other vessels shall be recoverable.
- (ii). If the mother vessel is anchored at outer anchorage within the port limits, Port dues alone shall be levied.
- (iii). If anchored at inner anchorage, all applicable vessel-related charges excluding berth hire shall be recovered.
- (iv). The charges for towing of barges will be recovered as per the rates prescribed for the craft used.

(8). One day Berth Hire Charges is chargeable as the minimum charges for cancellation of services regulated. This will include amendment to Berthing Schedule, cancellation of Berthing, amendment to Computer entry in the system for E-booking etc.

(9). No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its berths due to break down of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port.

2.5. SPECIAL RATE FOR CAPITAL DREDGING

Sl. No.	Particulars	Special rate for dredging
1.	On vessels using Berth VOC III, VOC IV, Coal Jetty I, Coal Jetty II, Oil Jetty and Berth No. VII	30% of the applicable Port Dues, Pilotage and Berth hire charges.
2.	On vessels using Container Berth (Berth No. 7)	(i). 15% of the applicable Port Dues (ii). 15% of the applicable Pilotage. (iii). 30% of the applicable Berth hire charges.

2.6. CHARGES FOR SUPPLY OF WATER TO SHIPPING

Sl. No.	PARTICULARS	Unit	Rate	
			Coastal vessels (in Rs.)	Foreign going vessels (in US\$)
1.	Water supplied to ships at the Wharf.	Per 1000 Liters or part thereof	78.60 subject to a minimum of Rs.1697.70	3.0267 subject to a minimum of US\$ 1.655
2.	Water supplied by water barge.	- do -	167.65	6.0534
3.	Charges for the use of water barge.	Per Trip	11005.56	422.0985
4.	Cancellation charges when a water barge is ordered but not cancelled in writing within 6 hours prior to the time of commencement of services.	Per barge	730.60	28.625
5.	Detention charge for the water barge detained beyond the period of one day i.e. 24 hours.	Per 8 hours and part thereof	2477.20	95.00

Note:

- (1). Charges for supply of water by water barge is inclusive of all incidental charges, which the port may have to incur on this account.

- (2). The charges for water supply by water barge will be on the full capacity of the barge irrespective of the quantity of water actually supplied.
- (3). In addition to the charges specified for serial number (3) above, Tug Hire and other incidental charges shall be levied as per the rates specified for the same in the Scale of Rates.

2.7. ANCHORAGE FEES

The following charges shall be levied as anchorage fee for stay of vessel (ship or steamer, sailing vessel, tugs, launches or other marine crafts) in the port waters within the notified port limits:

2.7.1. Schedule of Anchorage charges

Sl. No.	Particulars	Rate per GRT per hour or part thereof			
		For stay of vessel in any area inside the harbour basin but without occupying any of the berths/jetties either individually or by means of double banking		For stay of vessel in any area outside the harbour basin and within the notified Port Limits of Tuticorin Port Trust.	
		Coastal vessels (In Rs.)	Foreign - going vessels (In US\$)	Coastal vessels (In Rs.)	Foreign - going vessels (In US\$)
1.	Upto and inclusive of 3,000 GRT	0.0151 subject to a minimum of Rs. 29.75	0.00058 subject to a minimum of US \$1.14	0.0060 subject to a minimum of Rs. 12.00	0.00023 subject to a minimum of US \$0.46
2.	3,001 to 10,000 GRT	0.0099 subject to a minimum of Rs. 45.37	0.00038 subject to a minimum of US \$1.74	0.0040 subject to a minimum of Rs. 18.25	0.00015 subject to a minimum of US \$ 0.70
3.	10,001 to 15,000 GRT	0.0130	0.00050	0.0052	0.00020
4.	15,001 to 20,000 GRT	0.0161	0.00062	0.0065	0.00025
5.	20,001 to 25,000 GRT	0.0210	0.00084	0.0086	0.00033
6.	25,001 to 30,000 GRT	0.0240	0.00092	0.0098	0.00037
7.	30,001 GRT and above	0.0260	0.00100	0.0104	0.00040
8.	Double Banking	In respect of a vessel which is double banked with another vessel occupying a berth it will be charged half of the anchorage charges specified in the above schedule.			

2.7.2. Schedule of Anchorage charges for other vessels

Sl. No.	Particulars	Unit	Rate per hour or part thereof			
			For stay of vessel in any area inside the harbour basin but without occupying any of the berths/jetties either individually or by means of double banking		For stay of vessel in any area outside the harbour basin and within the notified Port Limits of Tuticorin Port Trust.	
			Coastal vessels (In Rs.)	Foreign - going vessels (In US\$)	Coastal vessels (In Rs.)	Foreign - going vessels (In US\$)
1.	Non-Commercial vessels like tugs and barges	Per Vessel per hour or part thereof	3.75	Rs. 6.30	1.50	Rs. 2.50
2.	Craft registered under the Harbour Craft Rules of Tuticorin Port Trust	-do-	0.18	Rs. 0.30	0.07	Rs. 0.12

3.	Other Crafts	-do-	0.25	Rs. 6.4	0.15	Rs. 6.17
4.	(i). Charges for the Lash vessels during the process of operations of loading or unloading of cargo.	Per hour or part thereof	3.75	0.1443	1.50	0.0677
	(ii). For barges waiting at safe loading area	-do-	1.25	0.0475	0.50	0.0192
5.	Berthing fees on sailing vessels and sea-going steam vessels calling alongside the wharves at Zone 'B' of the Tuticorin Port.					
	(i). Sailing vessels other than lighters.	Per GRT per trip.	0.25	0.0000	0.25	0.0032
	(ii). Sea-going steam vessels.	Per vessel / per hour or part thereof	2.65	0.1019	1.00	0.3907
6.	Fishing Vessels (Trawlers / Boats)					
	(i). at finger jetty.	Per vessel / per hour or part thereof	3.10	0.1190	1.25	0.476
	(ii). at VDC wharf and additional berth.	-do-	4.85	0.1886	1.00	0.3846
7.	Double berthing	In respect of a vessel which is double berthed with another vessel occupying a berth, it will be charged full of the anchorage charge specified in the above schedule				

Notes:

- (1). Anchorage fees will be for stay of vessels for more than 12 hours
 - (i) For vessels from /to Madhwa for loading/discharging of cargo, anchorage fees will apply for stay of vessels for more than 24 hours.
 - (ii) For vessels coming from/ or sailing to Colombo for loading/discharging of cargo, anchorage fees will apply for stay of vessels for more than 24 hours except Container Vessels for which anchorage fees will apply for stay of vessels more than 12 hours.
 - (iii) For other Vessels
 - (a). Vessels which use anchorage for not more than 24 hours from the time of arrival of the vessel and if it is more than 24 hours, it is due to non-availability of berths/jetties.
 - (b). Vessels which after having loaded/unloaded cargoes in any of the berths/jetties in the Port, stay in Port Waters for not more than 24 hours after pilot disembarked from the vessel on completion of the pilotage act.
 - (c). Vessels which handle cargoes in the Port through transshipment or through barges in mid stream and which sail out of the Port limits within 24 hours of completion of the said handling.

CHAPTER - III

CARGO RELATED CHARGES

3.1. SCHEDULE OF WHARFAGE DUES

Sl. No.	PARTICULARS	Unit of Charge	RATES (In Rupees)***			
			Zone A		Zone B	
			Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1.	ANIMALS AND ANIMAL PRODUCTS	Each	57.00	34.20	28.00	16.80
2.	CASHEW, FRUITS, NUTS, TAMARIND SEED					
	(a) Cashew nuts.	1 M.T.	30.00	18.00	24.00	14.40
	(b) Cashew Kernels.	1 M.T.	41.00	24.60	34.00	20.40
	(c) Tamarind seed.	1 M.T.	28.00	16.80	14.00	8.40
3.	COAL & COKE					
	(a) Charcoal in bags/bulk.	1 M.T.	28.00	16.80	12.00	7.20
	(b) Industrial Coal	1 M.T.	27.00	16.20	16.20	9.70
	(c) Coal other than Industrial Coal and coke in bulk	1 M.T.	30.00	18.00	18.00	10.80
	(d) Coal and Coke handled through Coal Jetty (other than thermal coal).	1 M.T.	38.00	22.80	--	--
	(e) Thermal Coal	1 M.T.	38.00	38.00	--	--
4.	COIR/YARN MATS	1 M.T.	42.00	25.20	21.00	12.60
5.	CONSTRUCTION MATERIALS					
	(a) River sand, stone dust, bricks, tiles etc.	1 M.T.	18.00	10.80	12.00	7.20
	(b) Granite and Coral Stones.	1 M.T.	50.00	30.00	27.00	16.20
	(c) Cement.	1 M.T.	35.00	21.00	18.00	10.80
	(d) Clinker.	1 M.T.	28.00	16.80	14.00	8.40
6.	CONTAINERS					
	(a) Containers of 20 feet (Empty)	Each.	85.00	51.00	--	--
	(b) Cargo in Full Container Load 20 feet.	Each.	425.00	255.00	--	--
	(c) Containers above 20 feet (Empty)	Each.	128.00	76.80	--	--
	(d) Cargo in Full Container Load above 20 feet.	Each.	638.00	382.80	--	--
7.	COTTON-RAW	1 Cum.	35.00	21.00	18.00	10.80
8.	FERTILIZERS					
	(a) Sulphur and Rock Phosphate	1 M.T.	33.00	19.80	15.00	9.00
	(b) MOP, Urea, DAP, SOP and other finished fertilizers.	1 M.T.	41.00	24.60	19.00	11.40
9.	FOOD GRAINS and FOOD PRODUCTS					
	(a) Rice, Wheat and other foodgrains (raw broken or otherwise)	1 M.T.	42.00	25.20	19.00	11.40
	(b) Salt in bags/bulk.	1 M.T.	5.00	3.00	4.00	2.40
	(c) Sugar, candy or cube bags/bulk	1 M.T.	42.00	25.20	32.00	19.20
	(d) Cattle Feed/Animal Feed	1 M.T.	12.00	7.20	6.00	3.60
	(e) Maize.	1 M.T.	20.00	12.00	12.00	7.20

Sl. No.	PARTICULARS	Unit of Charge	RATES (In Rupees) ^{***}			
			Zone A		Zone B	
			Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
	(f) Copra cake.	1 M.T.	25.00	16.80	12.00	7.20
10.	IRON and STEEL MATERIAL	1 M.T.	35.00	21.00	18.00	10.80
11.	LIQUID CARGO					
	(a) Phosphoric acid, Vinyl Chloride and Liquid Ammonia in bulk.	1 M.T.	65.00	51.00	--	--
	(b) Ethylene-d- Chloride.	1 M.T.	51.00	30.60	--	--
	(c) Sulphuric Acid	1 M.T.	50.00	30.00	--	--
	(d) Molasses.	1 M.T.	41.00	24.60	--	--
	(e) Caustic soda lye.	1 K.L.	39.00	23.40	--	--
	(f) Liquefied Petroleum Gas.	1 Cum.	118.00	70.80	--	--
	(g) Other Liquid Cargo not specified.	1 Cum.	90.00	54.00	--	--
12.	MILITARY GOODS.	1 M.T.	57.00	34.20	--	--
13.	OIL					
	(a) Oil Naphtha.	1 K.L.	70.00	70.00	--	--
	(b) Oil Furnace.	1 K.L.	65.00	65.00	--	--
	(c) Super Kerosene, Diesel, Petrol.	1 K.L.	46.00	46.00	--	--
	(d) Oils - Animals or vegetables.	1 Cum.	46.00	27.60	12.00	7.20
	(e) Oils - Minerals other than specified	1 K.L.	46.00	27.60	12.00	7.20
14.	ORES					
	(a) Ores and Minerals.					
	(i) For iron ore and iron pellets	1 M.T.	19.00	19.00	12.00	12.00
	(ii) Others	1 M.T.	19.00	11.40	12.00	7.20
	(b) Bauxite in bulk or bags.	1 M.T.	28.00	16.80	12.00	7.20
	(c) Gypsum.	1 M.T.	7.00	4.20	4.00	2.40
	(d) Feldspar, Ilmenite Sand/rutile, Garnet	1 M.T.	19.00	11.40	12.00	7.20
	(e) Copper Concentrate.	1 M.T.	55.00	33.00	--	--
	(f) Copper Anode	1 M.T.	55.00	33.00	--	--
	(g) Copper Slag	1 M.T.	30.00	18.00	--	--
15.	TIMBER AND ALLIED PRODUCTS	1 Cum.	31.00	18.60	18.00	10.80
16.	Goods not otherwise specified - Imported / Exported in Bulk.	1 M.T.	42.00	25.20	12.00	7.20
17.	Wharf Dues in respect of Foodgrains manifested for Indian Ports and transhipped into a smaller vessel from tanker or bulk carrier at the Port.	1 M.T.	1.50	0.90	--	--
18.	Aluminum Products, Alcoholic Products, Fish, Fish Products, Dry fish and Meat Products, C.P. Goods, Cotton yarn and Products, Cycle parts and carpets, Tinned Food.	Advalore m	0.20%	0.12%	0.10%	0.06%
19.	Chilies, Country Drugs, Senna Leaves, Palmyrah fiber, Personal effects, Vegetables and Provisions, Vehicles of Various Types and Accessories.	Advalore m	0.50%	0.30%	0.25%	0.15%

Sl. No.	PARTICULARS	Unit of Charge	RATES (In Rupees)***			
			Zone A		Zone B	
			Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
20.	Pepper, Cardamom.	Advalorem	0.02%	0.01%	0.01%	0.006%
21.	Tea.	Advalorem	0.15%	0.09%	0.08%	0.05%
22.	Coffee.	Advalorem	0.10%	0.05%	0.05%	0.03%
23.	Ginger, Machinery parts, Goods not otherwise specified - Imported / Exported in the schedule.	Advalorem	0.30%	0.18%	0.15%	0.09%

Notes:

- (1). Wharfage charges on bulk cargo shall be recovered on the manifested tonnage of the vessels. In the case of export bulk cargo wharfage can be levied as declared in the EGM or with reference to the entire admitted quantity whichever is higher even if the EGM quantity is declared less than the admitted quantity. In case of Import Cargo, wharfage can be levied as declared in the IGM or entire delivered quantity whichever is higher.
- (2). 'Advalorem' wharfage on imports shall be calculated on C.I.F. value; on the exports on F.O.B. value; and on coastal cargo on value specified in the bill of coastal goods. Custom's Bill of Entry/Shipping Bill/Bill of coastal goods shall be the main document for assessing the value of cargo for wharfage purposes and where it is not available, the value will be determined based on Bill of Lading/Invoices, etc.
- (3). Wharfage shall be payable on all cargoes admitted to the said port's transit areas for shipment. Cargo once shut out if admitted to the port again for shipment will also attract wharfage irrespective of the fact the wharfage was levied on an earlier occasion.
- (4). **Transshipment:**
 - (i). Goods consigned to ports other than Tuticorin as per the Bill of lading, if landed at Tuticorin for transshipment, shall be considered as transshipment cargo so long as it remains within the port security area, and shall pay single wharfage payable on landing.
 - (ii). For transshipment of cargo from ship to ship (swapping) outside the Port basin, wharfage shall not be collected. But, both the vessels shall pay 25% of the Port dues and charges of other services rendered as per the rates prescribed in the Scale of Rates except in respect of food grains manifested for Indian Ports.
 - (iii). As regards, transshipment of cargo from vessel to vessel inside the Harbour basin without using the landing place, the vessels shall pay Port dues and other charges as applicable in full, and 50% of single wharfage charges.
 - (iv). If transshipment cargo goes out of the port security area and thereafter comes into the port security area for loading into the vessel, the same shall not be treated as transshipment cargo and the cargo shall pay the wharfage again for loading into the vessel.
- (5). In case of cargo loaded into a vessel and subsequently unloaded due to various reasons, no wharfage shall be levied if the cargo is reshipped in the same vessel without leaving the port's premises. Wharfage shall, however, be levied again if the cargo is reshipped in another vessel.
- (6). Wharfage on goods from vessels in distress:

Item No.	Classification for purpose of wharfage	Dues payable
(i).	Cargo of other ports landed from vessels in distress	Wharfage rate as prescribed in Schedule 3.1. shall be levied.
(ii).	Cargo that has paid exports wharfage at Tuticorin	No wharfage shall be levied at

	but has not been carried to destination.	the time of landing or at the time of re-shipment or if removed out of the TPT premises.
(iii).	Cargo of other ports re-shipped without having left the TPT premises.	No wharfage shall be levied at the time of shipment.

- (7). On packages containing articles of miscellaneous character, wharfage charges shall be levied at the rate applicable to individual cargo items.
- (8). In the case of hazardous cargo, (i.e.) cargo identified as such in International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG), classified as "Goods not otherwise specified", 100 percent of the Wharfage shall be recovered over and above the normal dues. The above rule shall also be applicable to the FCL and LCL containers carrying hazardous cargo.
- (9). The following categories of goods shall be exempted from wharfage charges:
- Bonafide consumables/ Non-consumable ship stores;
 - Passenger's and Seaman's Bonafide baggage and personal effects accompanying them;
 - Empty gunnies and twines sent to ships to facilitate lashing or loading of cargoes in bulk order replacing wet or torn bags;
 - Goods consigned to or by the TPT;
 - Postal mail bags.
- (10). The box rate prescribed for cargo in FCL containers in serial number 5(b) and 5(d) in schedule 3.1. above will also apply in the case an LCL (Less than Container Load) container coming in and going out of the TPT as a unit load.
- (11). All goods intended for shipment shall be assessed on export application. Similarly, all goods landed within the limits of port of Tuticorin shall be assessed on import application.
- (12). The wharfage shall be calculated on the total tonnage of each item of goods. For this purpose the gross and if the circumstances require, the net units of each package as specified in the relative invoice or other shipping document shall be reckoned with, subject to test check by the port authorities. In the absence of these documents or the specification of the gross units therein, the units actually arrived at by test check shall be taken as the gross units.
- (13). Before classifying any cargo under 'unspecified category' in the wharfage schedule, the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in those schedules.

3.2. SCHEDULE OF DEMURRAGE CHARGES

3.2.1. FREE PERIOD

Sr. No.	Particulars	Imports	Exports
1.	General Cargo except Raw Cashew (Imports) and Wheat (Exports)	3 days	10 days
2.	Raw Cashew (Imports)	5 days	-
3.	Wheat (Exports)	-	15 days
4.	Salvaged goods (Imports)	3 days	3 days

Notes:

- (1). For the purpose of calculation of free period, Customs holidays and the port's non operating days shall be excluded.
- (2). (i). Free period for Imports shall be reckoned with following the date of complete discharge of the goods from the vessel on to jetties, quays or wharves.
 (ii). When goods are landed from the vessel into lighters, barges or other floating crafts, the three working days shall be calculated from the date of complete discharge of goods from the lighters, barges or other floating crafts on the jetties, quays or wharves.
 (iii). In the case of salvaged goods, the free days shall be reckoned with from the day following the date of notification of salvage by the receiver of wrecks in the official Gazette of Tamil Nadu State.
- (3). (i). Free period for all exports except salvaged goods shall commence from the actual date of receipt of the goods in transit area at Zone A and Zone B.
 (ii). In case of salvaged goods (export) free period shall commence from the date on which the goods are actually salvaged up to the date the vessel commences loading.
- (4). **Transshipment cargo**
 The maximum period as per export cargo will be allowed and thereafter demurrage charges shall be levied as prescribed for export cargo.
- (5). In the case of goods shut out by one vessel and subsequently shipped by another vessel the free period shall count upto 21 days excluding Customs holidays and port's non-operating days, and thereafter demurrage charges shall be payable till the goods are shipped.

3.2.2. SCHEDULE OF DEMURRAGE CHARGES

Sl. No.	DESCRIPTION	Unit	For Zone A	
			Import (In Rs.)	Export (In Rs.)
1.	For the first six days.	Per day per wharfage unit	1.85	1.20
2.	For the next six days.	-do-	3.00	2.35
3.	Thereafter.	-do-	5.85	4.70

Note:

- (i). For Zone 'B', 60% of the above rates shall apply.
- (ii). In respect of Import, 75% of the rates prescribed above shall be levied for open storage of cargoes at wharf area.

Notes:

- (1). (i). The transit area shall be the area within the security wall excluding warehouse and open area leased for storage of cargo.
 (ii). In exigencies, if Import/export cargo require transit space and transit sheds are full/ there is shortage of space in transit sheds, some warehouse/s can be declared as "transit area" for the duration of congestion and all consignment will be eligible for storage on the transit terms during that period. These arrangements shall be approved by the Chairman on a case to case basis.
- (2). No export cargo shall be admitted into the port premises without the permission in writing from the authorised official of the port. Normally, export cargo for a vessel shall be admitted only after the vessel is opened for exports.

- (3). While calculating the demurrage charges, the unit to be adopted shall be the same as prescribed for levy of wharfage. Where the wharfage is prescribed on 'per unit' or on 'Advalorem' basis, the demurrage shall be calculated on the basis of weight of 'one tonne'.
- (4). A minimum charge as for one tonne/one cubic metre shall be levied.
- (5). Demurrage shall be collected on the basis of the actual weightment as determined by the weighbridge, and for the railway receipt as issued by the Railway authority for carrying the cargo.
- (6). Demurrage charges on unclaimed goods shall be charged from master of the ship or the steamer agents upto 2 months from the date of discharge, if they are not cleared within two months from the date of complete discharge of the vessel from which they were landed.
- (7). Once demurrage charges begins to accrue no allowance shall be made for Sundays and port's non-operating days.

(8). **Delivery of Goods**

Goods shall not be delivered to owner or consignee unless all dues leviable thereon, including demurrage charges are paid.

(9). **Congestion of Goods:**

If at any time the TPT apprehends a serious congestion in the transit sheds or the transit area which may affect the rapid transit of goods through the port, it may direct the owners or consignees of any specific goods to remove such goods from the port premises within a specified period. If the goods are not removed within that period, the TPT may itself remove them and shall resack in any other place at the expense and at the sole risk of the owners or consignees. Goods so removed shall be charged demurrage fees at the rate of 100% of the wharfage plus actual handling charges incurred by the port.

(10). **Goods detained by Customs:**

The period during which the goods are detained by the Commissioner of Customs for the purpose of analytical test or technical tests, other than ordinary process of appraisal and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the Exporter, for such periods of detention, the demurrage charges shall be recovered as under:

First 45 days	Free
46 days to 60 days	25% of actual demurrage charges
61 days to 90 days	50% of actual demurrage charges
Beyond 90 days	100% of actual demurrage charges

Actual demurrage charges at full rates shall be worked out as per Scale of Rates at the appropriate slab as applicable after 45 days and the concessional rate mentioned above shall be applied thereon the full demurrage charges leviable.

The first 45 days shall be reckoned with as follows:

- (i). first 45 days after expiry of free days if cargo is detained by the Customs before expiry of free days; and,
- (ii). first 45 days from the date of detention if cargo is detained by the Customs after accrual of demurrage charges.

The detention certificate for availing the above concession shall be submitted within a period of six months from the date of clearance of goods.

Note:

- (i). The above time limits will be inclusive of all holidays.

- (ii). The time limits can be relaxed in cases of Acts of God or the extra ordinary circumstances beyond human control.
- (11). For re-stacking of cargo at VOC berth where siding is available for rail movement, the rate applicable as per schedule of Demurrage charges will be levied.
- (12). Demurrage charge on both import and export cargo shall not accrue for the period when the TPT is not in a position to deliver/ship cargo when requested by the user.
- (13). If operational area is licenced on rental terms to users, demurrage charge on cargo stored thereat shall not be levied again.

3.3. Licence (Storage) Fee

Sl. No.	PARTICULARS	Unit	Rates for Zone A (in Rs.)
1.	COVERED SPACE		
	(i). For the first two weeks.	Per 10 sq. mtr./week or part thereof	155.00
	(ii). For the third and fourth week.	-do-	310.00
	(iii). For the fifth and sixth week.	-do-	465.00
	(iv). Thereafter for every subsequent week.	-do-	542.50
2.	OPEN SPACE		
	(i). Outside the security wall of the Port. Per month or part thereof Per week or part thereof	Per sq. mtr.	8.40 1.60
	(ii). Within the Security wall of the Port. Per month or part thereof Per week or part thereof	-do-	8.00 2.00
	(iii). M.P.Shed and verandas of warehouses.	Per sq. mtr. per month or part thereof	45.00
	(iv). Storage of containers outside the security wall (Storage area to be hired shall not be less than 2000 square metre)	-do-	4.50
For Zone 'B' 50% of the rates prescribed above shall apply.			

Notes:

- (1). No goods shall be stored upon any land or in any shed specified in clause (c) of sub section (1) of section 49 of Major Port Trusts Act, 1963, and no such land or shed shall be used except under a licence issued for such purpose by the TPT or its authorised official.
- (2). The licence issued by the TPT shall be in force for the period specified therein.
- (3). Licence (storage) fee shall be payable in the manner specified in the licence and failure to pay the rates in accordance therewith shall attract penal interest as prescribed in point No.(vi) (b) in 1.2. General Terms and Conditions in Chapter I, on the amount due but not paid. If for any reason, outstanding due with penalty is not paid within 7 days of its due, the authorised official of the TPT shall have the right to terminate the licence and resume the land or shed allotted there under and in case of such termination or resumption of the land or shed, the licensee shall on no account be entitled to claim any compensation or to remove or take away the improvement if any made by him thereof.
- (4). Goods stored on the land or in the shed under the licence shall remain at the licensee's risk and Tuticorin Port Trust or any of its officers shall not in any manner be liable for any pilferage, theft, damage or any loss whatsoever thereof.

- (5). The licensee shall not be permitted to sub-let the land or shed covered by the licensee or any portion thereof. For any contravention of this condition, the licensee is liable to be cancelled.
- (6). If goods are stored in areas not covered under the licence, double the rate specified shall be charged from the licensee for the period from the date of storage till such storage is regularised or the goods are removed.
- (7). Any renewal of the licence issued shall be made only on an application made thereto. An application for renewal shall be made at least seven days prior to the date of expiry of the licence in case the period of licence is one year or less than one year and at least 30 days prior to the date of expiry of the licence in the case of other licences. Provided that in the event of no order being passed on an application for renewal before the date of expiry of the licence, the same shall continue to be valid on the terms and conditions specified therein till orders are passed on the application for renewal.
- (8). Licence (Storage) fee / Demurrage charges shall be payable on the packing materials such as gunny bags/pallet which are not cleared as soon as the cargo is exported/imported and are remaining in the port beyond one day of the date of complete shipment/discharge of cargo.

CHAPTER - IV CONTAINER-RELATED CHARGES

4.1. CHARGES FOR SPECIAL SERVICES TO REEFER CONTAINERS

Sl. No.	PARTICULARS	Rate per connection per 4 hours or part thereof		
		Up to 20' length (In Rs.)	Above 20' length but up to 40' (In Rs.)	Above 40' length (In Rs.)
1.	Charges for electrical and other installation provided by the port including the charges for electricity consumed and monitoring the reefer containers.	106.00	159.00	212.00

4.2. CHARGES FOR HANDLING CONTAINERS USING MECHANICAL APPLIANCES

Sl. No.	PARTICULARS	Rate per container per operation (In Rs.)	
		Foreign	Coastal
1.	Loaded container upto 20' in length.	443.00	265.60
2.	Loaded container above 20' and upto 40' in length.	664.80	398.70
3.	Loaded container above 40' in length.	886.00	531.00
4.	Empty container upto 20' in length.	153.00	91.80
5.	Empty container above 20' and upto 40' in length.	229.80	137.70
6.	Empty container above 40' in length.	306.00	183.60
7.	For handling ICD containers from Railway Flat, and placement from Trailer to Berth and from Berth to Trailer. (For Each Operation.)		
	(i). Loaded Container upto 20' in length.	224.00	134.40
	(ii). Loaded Container above 20' and upto 40' in length.	336.00	201.60
	(iii). Loaded Container above 40' length.	448.00	268.80
	(iv). Empty container upto 20' in length.	77.00	46.20
	(v). Empty container above 20' and upto 40' in length.	115.50	69.30
	(vi). Empty container above 40' length.	154.00	92.40

Notes:

- (1). The charges prescribed above are payable per crane requisitioned by each applicant and supplied by the Port.
- (2). Premium to the extent of 25% on handling charges to be levied in case of hazardous containers.
- (3). Handling charge for transshipment container will be restricted to 150% of the charges prescribed for normal container for single operations i.e. loading or unloading. In case of coastal transshipment containers, handling charges will be calculated with reference to applicable handling charge for coastal container for normal handling operation in loading or unloading cycle.
- (4). A container from foreign port landing at the TPT for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charge prescribed for foreign-going vessel and 50% of that prescribed for the coastal category.

4.3. SCHEDULE OF STORAGE RENT ON EMPTY AND LOADED CONTAINERS.

Sl. No.	Period of Occupation	(Rate per container per day or part thereof)					
		Foreign-going vessels			Coastal vessels		
		Upto 20' in length (in US \$)	Above 20' in length but upto 40' (in US \$)	Above 40' in length (in US \$)	Upto 20' in length (in Rs.)	Above 20' in length but upto 40' (in Rs.)	Above 40' in length (in Rs.)
1.	INSIDE THE SECURITY WALL						
(i).	For Import and Export Containers						
	(a). For the first 5 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	(b). From 6th to 15 th day	0.75	1.50	2.25	32.60	65.20	97.80
	(c). From 16 th to 22nd day	3.00	6.00	9.00	130.40	260.75	391.15
	(d). Thereafter	5.80	11.60	17.40	252.05	504.15	756.20
(ii).	For Transshipment Containers						
	(a). For the first 15 days (including the date of landing)	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	(b). From 16 th to 30 th day	4.00	8.00	12.00	173.85	347.70	521.50
	(c). Thereafter	6.00	12.00	18.00	260.75	521.50	782.30
2.	OUTSIDE THE SECURITY WALL						
	Stacked in the Marshalling yard and /or in any other area (From the date of stacking)	0.75	1.50	2.25	32.60	65.20	97.80

Notes:

- (1). The period of free days shall run concurrently with the free period of PSA SICAL TERMINAL and not consecutively.

- (2) Premium to the extent of 25% on storage charges to be levied in case of hazardous containers.
- (3) Free dwell-time (storage) period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container. On expiry of the free period, storage rent shall be levied upto the time of delivery.

For export containers the free period shall commence from the time the container enters the terminal. On expiry of the free storage period, storage rent shall be calculated upto the time the container leaves the yard. The charges shall be calculated on a 24 hour basis.

4). **Transshipment \ Re-export laden and empty containers**

- (i). The free storage rent period shall commence from the time of completion of discharge after the first carrier to the time of berthing of the second carrier. If the storage period exceeds the free period, the storage rent shall be calculated after the expiry of the free period upto the time of lift on. The charges shall be calculated on a 24-hour basis.
- (ii). In case of containers, the transshipment status shall be extended only to loaded containers. Empty containers meant for other Ports, if landed at Tuticorin shall not be considered as transshipment. Containers that are de-stuffed within the security gate shall also not be treated as transshipment containers.
- (iii). The concession of transshipment to loaded container shall be withdrawn, if the loaded container goes out of the transit area.

4.4. DEMURRAGE CHARGES FOR CONTAINERISED CARGO

4.4.1. Containerised Import Cargo

Sl. No.	PARTICULARS	Unit	Rate per day (in Rs.)
	(From the date of destuffing)	Per tonne or part thereof	
1.	First 3 days	- do -	Free
2.	For the next 6 days or part thereof.	- do -	1.85
3.	For the next 6 days or part thereof.	- do -	3.20
4.	Thereafter for every 6 days or part thereof.	- do -	6.35

4.4.2 Containerised Export Cargo

Sl. No.	PARTICULARS	Unit	Rate per day (in Rs.)
1.	First 15 days	Per tonne or part thereof	Free
2.	For the next 6 days or part thereof.	- do -	1.20
3.	For the next 6 days or part thereof.	- do -	2.35
4.	Thereafter for every 6 days or part thereof.	- do -	4.70

Notes:

- (1). For the purpose of calculation of free period, Customs holidays and the port's non-operating days shall be excluded.
- (2). The stuffed cargo removed from the container and cargo meant for stuffing in the container stacked in transit area other than the space allotted on lease for that purpose, will be liable for demurrage as applicable to other cargo specified as below:

(i). **Containerised Import cargo:**

For purpose of demurrage, the free days for such import cargo released with from the container shall count from the date following the date of release of the import cargo from containers.

(ii). **Containerised Export cargo:**

For purpose of demurrage, the free days for such export cargo shall be reckoned from the date on which cargo is admitted in the transit area and demurrage leviable, if any, shall be computed from the day following the completion of free days till such cargo has been stuffed into containers.

(3). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:

(i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.

(ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,

(a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and

(b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.

(iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.

(iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

General Notes for schedule 4.1. to 4.4.

(1). Cargo in containers originally manifested at the Port of shipment landed at wharf for transshipment shall be charged single wharfrage dues payable on landing.

(2). General manifest must be produced immediately to the authorised port official for verification by a test check of stuffed cargo in container brought for transshipment.

(3). The applicant shall accept all risks and responsibilities for goods stored at the rental space so allotted, and shall make his own arrangements for security of the goods stored in such spaces.

(4). Hire charges for port machineries and appliances whenever utilised by the shipper will be charged separately according to the rates prescribed in the Scale of Rates.

(5). Storage charge on container/demurrage charges on cargo shall not accrue for the period when the TPT is not in a position to deliver/ship cargo when requested by the user.

(6). If operational area is leased on rental to users, storage charges on container/demurrage on cargo stored therein shall not be levied again.

CHAPTER - V
MISCELLANEOUS CHARGES

5.01. SCHEDULE OF WEIGHMENT CHARGES for ZONE 'A' AND 'B'

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	Rate (In Rs.)
1.	Weightment Charges for Zone A and B.	Per tonne	2.95 (subject to a minimum of Rs. 35.00)

Notes:

The weighment charges shall be levied on the total weight of the cargo weighed by the port on the weighbridges or weighing scales under each application for weighment, duly rounded off to the next higher tonne.

5.02.1. CHARGES FOR OCCASIONAL USE OF WHARF CRANES, OTHER CRANES AND FORK LIFT TRUCK

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit	Foreign/Others (In Rs.)	***Coastal (In Rs.)
1.	Upto 1 tonne	Per tonne per hoist per package	17.00	10.20
2.	Over 1 tonne and upto 5 tonnes.	-do-	25.00	16.60
3.	Over 5 tonnes and upto 10 tonnes	-do-	42.00	25.20
4.	Over 10 tonnes and upto 15 tonnes.	-do-	70.00	42.00
5.	Over 15 tonnes and upto 30 tonnes	-do-	140.00	84.00
6.	Over 30 tonnes.	-do-	315.00	189.00

*** The rates prescribed in column 4 shall be applicable for coastal cargo and containers eligible for concessional tariff, for ship-shore transfer, transfer from / to quay and to / from storage yard.

5.02.2. CHARGES FOR HIRE OF GRAB FOR WHARF CRANE AND OTHER MECHANICAL APPLIANCES TO MASTERS, OWNERS OR AGENTS OF VESSEL

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit	Foreign/Others (In Rs.)	***Coastal (In Rs.)
1.	10 Tonne Grab wharf crane	Per shift	1512.00	1147.20
2.	10 Tonne Grab wharf crane	Per half shift	856.00	573.60
3.	20 Tonne Grab wharf crane.	Per shift	2636.00	2081.60
4.	20 Tonne Grab wharf crane	Per half shift	1418.00	1090.80

*** The rates prescribed in column 4 shall be applicable for coastal cargo and containers eligible for concessional tariff, for ship-shore transfer, transfer from / to quay and to / from storage yard

Notes:

- (1). Berth hire includes crane component and hence no separate charges will be levied for wharf crane provided by the port (subject to availability) for loading and unloading of cargo from vessels including barges and lighters. The charges for use of grab will, however, be collected as prescribed in the above schedule.
- (2). The cranes or equipment provided shall not be used for purposes other than that for which application was made.

5.03. CHARGES FOR HIRE OF CRANES, FORK LIFT TRUCK AND OTHER MECHANICAL APPLIANCES FOR PURPOSE NOT SPECIFIED IN SCHEDULE 5.2. and 5.2.1.

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	Foreign/Others Rates per craft/ equipment / appliance (in Rs.)	***Coastal/ Rates per craft/ equipment / appliance (in Rs.)
1.	Mobile Cranes of 10 T at 45'	Per hour or part thereof.	1,062.00	637.20
2.	Mobile Cranes of 75 T at 10', 15T at 40.'	-do-	1,221.00	732.60
3.	Marshall demag Crane.	-do-	572.00	343.20
4.	Fork Lift Truck(3 T).	-do-	189.00	113.40
5.	Floating Crane.	-do-	1,528.00	916.80
6.	Front End Loader 3 tons/7 tons.	-do-	614.00	368.40
7.	Wharf Crane			
	(a) Wharf Grab Cranes(20 Tonne)	-do-	3308.00	1984.80
	(b) Wharf Crane(10 tonnes and below)	-do-	295.00	177.00
8.	Road Roller.	-do-	153.00	--
9.	Fire fighting equipment.			
	(i). For salvage and other purposes.	Per hour or part thereof.	808.00	--
10.	For stand by duties			
	(a). Between 1800 hrs and 2200 hrs.	Entire period or part thereof	354.00	--
	(b). Beyond 2200 hrs to 0600 hrs.	Entire shift or part thereof.	708.00	--
11.	Penalty for improper use of appliance.	Every occasion	201.00	

*** The rates prescribed in column 5 shall be applicable for coastal cargo and containers eligible for concessional tariff, for ship-shore transfer, transfer from / to quay and to / from storage yard.

Notes:

- (1). In respect of use of the port machineries outside the port limits, a surcharge of 20 percent on the charges prescribed above shall be levied.
- (2). When fire fighting units use foam, the actual cost of foam used in the operation shall be charged extra.
- (3). (i) If the requisition of the equipment is not cancelled before 2 hours of the commencement of the shift, the charges for the full shift will be recovered.
(ii) On the Port's non-operating days, full charges for the period of requisition will be recovered if written notice of cancellation is not given during the working hours of the day prior to the date of requisition or when the equipment is not fully utilised as requisitioned.
- (4). While computing the hire charges, the actual hours of work shall be totalled and rounded off to the next higher hour after completion of the end of the work. For this purpose the time taken by the machinery to move from the yard to work spot and back to the yard will be included.

5.04. WAY LEAVE CHARGES:

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.		Rates (in Rs.)
1.	Way leave charges for pipelines, overhead wires and underground cables.	Per mtr. annum.	Sq. per	1.42
2.	Way leave charges for the conveyor system owned by M/s Tuticorin Thermal Power Station (TTPS) in the port area on coal moved through conveyor.	Per mtr. annum.	Sq. per	1.42

For underground cables, 60% of the applicable charges shall be levied.

Notes:

- (1). Areas chargeable under Way Leave Licence shall be arrived based on the following formulae:
- For a single pipe line:
Length of the pipe line multiplied by the Diameter (D) of pipe lines plus working space of 30 c.m.(i.e.) $A = L + (D + 30 \text{ cms.})$
 - For more than one pipe:
Length of the pipeline multiplied by the actual distance (D) between the extreme sides of the outer most pipes plus working space of 30 c.ms. (i.e.) $A = L (D + 30 \text{ c.ms.})$
 - For pipe line over pedestal:
Length of the pipeline multiplied by the width (D) of the foundation of the pedestal plus working space of 30 c.ms. (i.e.) $A = L (D + 30 \text{ c.ms.})$
 - For overhead wires:
Length of the overhead line multiplied by the distance (D) between the extreme ends of the longest street on the pole plus working space of 60 c.ms. (i.e.) $A = L (D + 60 \text{ c.ms.})$
 - For underground cables: Length of the cable multiplied by 15.c.ms. for each cable laid plus working space of 90 c.ms. (i.e.) for a single cable $A = L (15 \text{ c.ms.} + 90 \text{ c.ms.})$; for double cable $A = L (2 \times 15 \text{ c.ms.} + 90 \text{ c.ms.})$ and so on.

5.05. CHARGES FOR USE OF PORT'S PIPELINES TO TRANSPORT SHIPSTORES, BUNKER OIL, ETC., TO SHIPS.

Sl. No.	PARTICULARS	Unit	Rates	
			Coastal vessel (In Rs.)	Foreign - going vessel (in US\$)
1.	Charges for use of port's pipelines to transport shipstores, bunker oil, etc., to ships	Per kl.	12.45	0.366

5.06. RENTAL CHARGES FOR ROOMS FOR USE IN CONNECTION WITH SHIPPING OPERATION

Sl.No.	Particulars	Unit	Rates (in Rs.)
1.	Rooms in the I floor of Transit sheds at I&II berths of VOC Wharves.	Per room per calendar month or part thereof	480.00
2.	Rooms at the Coal Jetty I and II:		
	(i). Rooms of area 8.23 sq.mtr.	-do-	460.00
	(ii). Rooms of area 11.20 sq. mtr.	-do-	627.00
3.	Room available at additional berths:		

3252 GF/08-23

(i). Each Measuring 30 sq. mtr. in Southern Side Building	Per room per calendar month or part thereof	979
(ii). Each measuring 41 sq. mtr. in the ground floor at the Northern Buildings.	-do-	1,305.00

Notes:

1. The charges prescribed above are inclusive of water charges.
2. Electricity charges shall be levied on actual consumption based on the meter reading.
3. The room will normally be allotted by the TPT on request in writing in the order of priorities of the dates of receipt of such requests by the parties concerned
4. The allotment of room is subject to cancellation by the authorised official of the TPT at any time without prior notice and without assigning any reason thereafter.

5.07. RENT FOR ALLOTMENT OF ROOM FOR STEAMER AGENTS WITHIN THE FORESHORE PREMISES

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	Rates (in Rs.)
1.	Rent for allotment of Room for steamer agents within the foreshore premises. (Inclusive of Water Charges)	Per month per room	572.00

Notes:

1. The charges prescribed above are inclusive of water charges.
2. Electricity charges shall be levied on actual consumption based on the meter reading.

5.08. RENT FOR OCCUPATION OF COMPARTMENTS IN THE COAL MAZDOOR LINES IN THE PORT PREMISES.

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	Rates (in Rs.)
1.	Rent for occupation of compartments by the coal landing contractors for housing the coal labourers in the coal mazdoor lines in the foreshore premises.	Per month or part thereof for each compartment.	94.00

Notes:

The charges prescribed above are inclusive of water charges and electricity charges.

5.09. CHARGES FOR HIRE OF DRY DOCK TO THE OWNERS OF SAILING VESSELS AND TO OTHER GOVERNMENT DEPARTMENTS FOR DRY DOCKING THEIR VESSELS

Sl. No.	PARTICULARS	Unit	Rates (in Rs.)
1.	Dry dock services		
	(i). For docking the vessels.		
	(a). Sailing vessels	Each.	4,396.00
	(b). Floating Crafts.	- do -	5,522.00
2.	For undocking the vessels	- do -	1,062.00
3.	Daily hire charges for the Dry Dock		
	(i). For the first ten days.	Per day or part thereof.	354.00
	(ii). From 11th day to 20th day.	- do -	525.00
	(iii). From 21st day and subsequent days.	- do -	708.00
4.	Electricity Charges	- do -	12.00

Notes:**Advance Hire Charges**

(i).	For I Spell of 10 days.	5,665.00
(ii).	For II spell of 10 days	2,549.00
(iii).	For III spell of 10 days.	3,540.00

- (1). Daily hire charges shall be levied excluding the day of docking and undocking of the vessels.
- (2). The charges prescribed above include the ship weight and pumping charges; but, do not include charges for the supply of fresh water, cranes and other facilities.
- (3).
 - (i). The dry dock in normal cases shall be given only for a period of ten days and owners/authorised agents of vessels in dry dock shall endeavour to complete all repair within 10 days period.
 - (ii). In no case shall the dry dock be kept occupied for more than 30 days.
 - (iii). When a vessel of an outside party is in the dry dock and the dry dock facility is urgently required for carrying out any emergency repair to the floating craft of the Port, the owner / authorised agents of vessel in the dry dock, shall vacate the same within seven days from the receipt of a notice to that effect.
- (4). On allotment of dry dock the hire charges towards docking, undocking and daily hire charges etc., as stipulated above shall be paid in advance before the vessel can be placed in the dock. If the vessel is to remain in the dock beyond the initial period of ten days, then further hire charges for the second and third spells of 10 days respectively, shall be paid in advance, as the case may be.
- (5). In the event of the vessel not being ready to be docked, or not using the dock on the day notified for the admission of the vessel into the dock, cancellation charges equivalent to the advance paid in respect of any vessel as per provision prescribed in note (4) will be charged.
- (6).
 - (i). Prior to the time regulated for the admission of any vessel into the dock, the necessary arrangements must be carried out by the hirer on board the vessel in consultation with the authorised official of the TPT.
 - (ii). If on inspection, it is found that necessary arrangements have not been duly carried out, the vessel may be refused admission into the dock. In such case all expenses incurred by the Port in respect of the docking of such vessel, shall be borne by the owners/authorised agents of the vessel and shall be adjusted against the advance paid.
- (7). The bill for the use of dry dock will be furnished to the hirer, after undocking of the vessels, who shall pay the balance charges, if any, due to this Port.
- (8). The TPT or its employees shall not be liable for delay caused to or any damages suffered by a vessel whilst docking or undocking during its stay in the dry dock.
- (9). Vessels of the following dimensions can only be dry docked.

Particulars	Feet	Metre
Length	120	36.58
Breadth	29	8.84
Draft	6	1.83

- (10). Vessels having a draft of 5 feet 6 inches and above can be docked and undocked only at full tides. In case after completion of repairs, a vessel is held up in the dry dock for want of

3252-248-24

sufficient tide, such delays shall be to the account of the owner and he shall pay hire charges at the rates applicable till the vessel is undocked.

- (11). The hirer shall also make good the cost of any damage, repairs or loss to the dock, its appurtenances, plant, gear tackle, etc. caused by the vessel arising directly or indirectly in the course of the hire.
- (12). The hirer of dry dock shall make his own arrangement for watchman duty for the vessels, etc., round the dock.
- (13). (i). The owners of the vessel shall make their own arrangements to carry out repairs to their vessels at their cost.
(ii). The facilities of the port's workshop shall be given on payment of prescribed charges only when spare capacity is available in the port workshop for taking up repairs.
- (14). Whenever a vessel is docked or undocked outside normal working hours of port's workshop, the over-time charges if any payable to the departmental staff shall be borne by the hirers of the dry dock in addition to the usual charges.
- (15). Fire protective measures are to be arranged by the hirers at their cost.
- (16). The hirer should agree to indemnify the port against all claims for compensation by or on behalf of any workmen (Coolies or Labourers as the case may be) employed by him in connection with the work under execution in the premises of dry dock, for injury or death by an accident under the Indian Workmen's Compensation Act of 1923 and that the decision of the Commissioner of Workmen's Compensation with respect to the amount of such indemnity will be accepted as final.

5.10. HIRE CHARGES FOR HIRE OF TOOLS AND PLANTS TO GOVERNMENT DEPARTMENTS

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	RATES	
			Monthly (in Rs.)	Daily (in Rs.)
1.	200 ton Dumb Barge.	Each.	30,586.00	1,526.00
2.	100 ton Mud Punter.	do.	11,894.00	596.00
3.	Welding Set (Portable)	do.	2,348.00	118.00
4.	Fire Service Trailer Pump.	do.	2,548.00	130.00

Notes:

- (1). The tools and plant shall be hired out to other Government departments and private parties for services within the foreshore under special circumstances and when not required for port's use.
- (2). When the above plants are lent to private parties the hire charges shall be double the rates prescribed above.
- (3). The hirer charges shall be paid in advance. If, however, the period exceeds beyond a calendar month, the hire charges for each calendar month or part thereof shall be paid in advance.
- (4). The period of hire shall be reckoned with from the time the tools / plant leaves the stores till it is returned to the said stores.
- (5). All repairs (except due to fair wear and tear) during the periods of hire shall be borne by the hirer. The decision of the authorised official of the TPE shall be final as to what repairs should be borne by the hirer and by the TPE.

- 6.11. LICENCE FEE** The validity of Day Pass is 24 Hours from the time of entry. (3)

No.	PARTICULARS.	FEES
1.	Cooper Licence	18
(2A) (i) For basket carriers	Each calendar year	30.00
(ii) For basket and casks	Each calendar year	30.00
(iii) For loss of duplicate licence when the original is	Each calendar year	18.00
2.	Penalty for non-renewal of Licence	18.00
3.	Failure to apply for renewal	18.00

Failure to apply for renewal of the licence one month before the expiry date of your entitlement cancellation of the licence or levy of a penalty per licence in addition to the usual licence fee.

- The charges provided for any renewal or extension of the program will be allowed for any future cancellation of the program.

If the cancellation of programme is at the instance of the POC the charges paid

No.	Particulars	Rate (Rs.)
1.	Less than Rs. 10,000	1.00
(1)	The employees of the prescribed in health shall be entitled to the rate of Rs. 10,000 and above	1.00
	free of charge and the same shall be payable every three years thereafter	1.00
	Charge.	1.00

- (ii). In case the permit issued free of charge to the contractor of the SFT, is lost or defaced, duplicate permit may be issued on payment of charges as prescribed in

Sl. No.	Particulars.	Unit.	Rate
1	Charges for the issue of temporary passes for admission to the Harbour. (Either at Zone A or Zone B)	Per head	12.00

Notes:

- (1). The payment of the charge will not automatically entitle to get a pass.
- (2). Temporary passes issued to distinguished persons, officials and others visiting the port shall be exempted from the levy of this charge.
- (3). The validity of Daily Pass is 24 Hours from the time of entry.

5.14. CHARGES FOR TAKING PHOTOGRAPHS OR SHOOTING OF FILMS IN THE HARBOUR PREMISES

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	Rates (in Rs.)
1.	Shooting of film by film making company or private parties.	Per calendar day or part thereof	4,248.00
2.	For still photographs of export/import cargoes.	- do -	466.00
3.	Taking videography related to operational activities.	- do -	2,124.00
4.	Taking photography related to operational activities.	- do -	236.00
5.	Taking photographs of the parties or of the crew on board, the ships and in case not covered in case (1) to (4) above.	Each time each party	47.00

Notes:

- (1). (i). The charges prescribed above shall be paid in advance and no refund of such payment shall be allowed for any failure/ cancellation of the programme.
(ii). If the cancellation of programme is at the instance of the Port the charges paid shall be refunded, subject to claim in time.
- (2). The hire charges for any craft and/or appliance of the Port, if any, that are supplied and used by the film making company or by those taking photographs shall be levied as per the rates prescribed in the Scale of Rates in addition to charges payable under this schedule.

5.15.1. FEES FOR SALVAGE OF GOODS

Sl. No.	PARTICULARS.	Advalorem Rate in %	Minimum charges (in Rs.)
1.	Less than Rs. 10, 000.	-	1540.00
2.	Rs. 10, 000 and more but less than Rs. 20, 000.	12	1965.00
3.	Rs. 20, 000 and more but less than Rs. 50, 000.	7	2670.00
4.	Rs. 50, 000 and more.	5	3695.00

5.15.2. FEES FOR SERVICES OF DIVERS

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	Rates	
			Up to a maximum of 4 hours. (in Rs.)	Above 4 hours. (in Rs.)
1.	Weekdays.	Per hour	767.00 (subject to a minimum of Rs. 1,487.00)	1,198.00
2.	Sundays and port's non-operating days.	Per hour	1,133.00 (subject to a minimum of Rs. 2,266.00)	1,669.00

General notes relating to schedule 5.15.1. and 5.15.2.

- (1). The charges include the cost of ordinary diver's charges but are exclusive of any special charges which may be necessary in certain cases, such as the use of tugs, barges or other craft which will be charged at actual cost or at the rates prescribed in the Scale of Rates, as the case may be. In case of goods liable to damage by water, the *advalorem* percentage prescribed above shall be recovered on the sale value or Customs valuation, as the case may be.
- (2). The diver's charges shall be levied in all cases of diving work carried out on special requisitions for the services, of the Port Diver irrespective of the results of search or examinations by the divers. Where a search is undertaken for recovery of goods lost over board and such goods are recovered, charges as per salvage shall be levied.
- (3). When a diving boat is towed by a launch, the towage charges shall be levied extra.

5.15. LICENCE FEE FOR ENTRY OF VEHICLES / EQUIPMENT:

Sl. No.	Particulars	Unit	Rates (in Rs.)	
			Entry into Check Post I and II (excluding inside the Security Wall) Zone A and B	Entry into Check Post I and II (including inside the Security Wall) Zone A and B
1.	(a) Hand Carts-Per day	Each	3.00	3.75
	(b) Hand Carts- Per annum	Each	75.00	93.75
2.	(a) Animal Carts-Per day	Each	3.00	3.75
	(b) Animal Carts-Per annum	Each	150.00	187.50
3.	Passenger Carriers - Per day	Each	15.00	18.75
4.	(a) Carrier of goods- Per day	Each	15.00	18.75
	(b) Carrier of goods - Per annum	Each	1,800.00	2,250.00
5.	(a) Private Cargo Handling Equipment - Per day	Each	120.00	150.00
	(b) Private Cargo Handling Equipment -Per month	Each	1,875.00	2,343.75
	(c) Private Cargo Handling Equipment - Per half year	Each	9,000.00	11,250.00
	(d) Private Cargo Handling Equipment -Per annum	Each	16,920.00	21,150.00
6.	Issue of duplicate licence against 1 to 3	Each	50.00	75.00
7.	Issue of duplicate licence against 4 and 5	Each	90.00	112.50
8.	All light vehicles viz two wheelers, three wheelers, cars, vans etc. per Annum	Each	—	10.00

Notes:

- (1). Hand craft and Animal carts shall be required to pay the licence fee only for entry into the Security Wall in Zone A and Zone B.
- (2). The following vehicles will be exempted from the payment of licence fee:
 - (i). Vehicles belonging to
 - (a). Tuticorin Port Trust and other Major port trusts and
 - (b). Tuticorin Thermal Power Project.
 The above vehicles should obtain general or specific permission from the concerned head of the department of the port trust or the Traffic Manager of the port trust.

(ii) Regular route buses and school buses of 2 wheels or less shall be exempted.

(iii) All vehicles carrying household goods to and from residence of the Harbour colony and other residences located inside the check gates.

(3) Conditions for issue of licences:

(i) Licences issued for a day shall be called temporary licence.

(ii) The payment of licence fee will not automatically entitle the owner of a vehicle / equipment for entering the zones.

(iii) No refund is permissible for the charges once paid and of the unexpired period of licence.

(iv) Whenever damage to the port's property is caused by any vehicle / equipment plying within the port premises, the owner of the vehicle / equipment shall accept liability thereof and pay the damages resulting there from and the port reserves the right to suspend the operation of the licence issued or the issue of the licence to the owner or agent of the vehicle / equipment until such damage is made good.

(v) The port reserves the right to refuse a licence or cancel a licence issued without assigning any reasons.

(4) 10% of actual cost is fixed as a penalty for late submission of application for renewal of Licence.

(5) The rates in respect of St.No.5 will be applicable for all other heavy duty equipment(s) not specified in the Schedule. Also the rates will be applicable for engaging private grabs.

(6) The Unit "Day" for Licence Fee the daily pass means 24 Hours from the time of entry.

5.17. PASSENGER TOLL AND CHARGES FOR VARIOUS TYPES OF VEHICLES ACCOMPANYING PASSENGERS

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	Rates (in Rs.)
1.	Passenger Toll.		
(i).	For II and III class.	Each.	30.00
(ii).	For Deluxe cabin and I class.		53.00
2.	Charges for vehicles accompanying passengers.		
(i).	Motorcycles, scooters, mopeds, cycles fitted with motors and other powered two wheeled vehicles.	- do -	41.00
(ii).	Motor cars.	- do -	319.00
(iii).	Motor vehicles like tourist car, vans on wheels.	- do -	537.00
(iv).	Motor vehicles like buses, dumpers and lorries.	- do -	850.00

Notes:

(1) The passenger toll shall be levied on all deck and cabin passengers disembarking and embarking at the Port.

(2) Defence personnel other than civil staff moving on duty disembarking and embarking at the port shall be exempted from the payment of the passenger toll.

5.18. ISSUE OF DUPLICATE COPY OF BILLS AND RECEIPTS, ETC.

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	Rates (in Rs.)
1.	Issue of duplicate copy of bills and receipts etc.,	Each.	50.00

6.19. CHARGES FOR HIRE OF WOODEN LOGS TO SAILING VESSELS.

Sl. No.	PARTICULARS.	Unit.	Rate (In Rs.)
1.	Charges for hire of wooden logs to sailing vessels.	Per day	70.00

CHAPTER - VI**TUTICORIN PORT TRUST CARGO HANDLING LABOUR POOL LEVY****6.1. LEVY FOR SUPPLY OF LABOUR FROM TUTICORIN PORT TRUST CARGO HANDLING LABOUR POOL (TPTCHLP) FOR CARGO HANDLING OPERATIONS**

Sl. No.	Description	Rate (In Rs. per metric tonne)
1.	All cargoes other than Coal and Salt	23.00
2.	Salt	18.00
3.	Coal at Jetty II	9.20
4.	For container stuffing and destuffing operations	@ 200% of Time Rate wages
5.	O&F Operation at Transit Shed and Ware house etc. levy	10.00
6.	For Zone 'B'	10.00

6.2. Pension fund levy

Pension fund levy @ Rs. 4.30 per M.T. to be collected by the TPT to meet the shortfall in the Pension fund liability. The levy will be for a period of five years, subject to review.
